SKRZYDLATA POLSKA

NR 32 (839) • 6 VIII. 1967 • ROK XXIII/XXXVII • CENA 2 ZŁ

Czapla

W wielu aeroklubach na terenie całego kraju młodzi chłopcy, uczniowie liceów i techników, spędzają swe pierwsze lotnicze wakacje, ucząc się latać na szybowcach w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. O wakacyjnym obozie LPW zorganizowanym w Aeroklubie Warszawskim piszemy na stronach 4—5. Na zdjęciu: Uczestnik warszawskiego LPW, uczeń Technikum Mechaniki Precyzyjnej w Warszawie — Jan Bucyk, w kabinie „Czapli" przed kolejnym lotem. Na drugim planie instr. Tadeusz Dunowski.

Foto: HENRYK KUCHARSKI

Jubileuszowy skok.

15 000 SKOKÓW W AEROKLUBIE WARSZAWSKIM

20 lipca 1967 roku na obozie spadochronowym zorganizowanym przez Komendę Chorągwi Warszawskiej i Aeroklub Warszawski odbyła się niecodzienna uroczystość: wykonanie 15 000 skoku spadochronowego w Aeroklubie Warszawskim w okresie od Wyzwolenia. To wydarzenie zbiegło się z realizacją zobowiązań Sekcji Spadochronowej AW, podjętych dla uczczenia Święta Odrodzenia i 50 rocznicy Wielkiego Października — przedterminowym wykonaniem tegorocznego planu wyszkolenia oraz z jubileuszem XX-lecia istnienia Sekcji Spadochronowej AW. A więc potrójna uroczystość aeroklubowa.

Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty tego miłego wydarzenia.

Zdjęcia: STANISŁAW JASKO

Kto wykona 15 000 skok? Rozstrzygnie losowanie, nad którym czuwa prezes AW gen. bryg. pil. Roman Paszkowski. Z prawej: Jubileuszowy skok wylosował spadochronowy instruktor społeczny AW — Lech Jeske.

Wyżej: Samolot An-2 otrzymał okolicznościowy napis: 15 000 skoków AW.

Z lewej: Prezes AW gen. bryg. pil. Roman Paszkowski wśród harcerzy-spadochroniarzy. Miło stwierdzić, że rosną nam zdrowo przyszli mistrzowie sportów lotniczych.

HENRYK MUSZCZYŃSKI SZYBOWCOWYM MISTRZEM WĘGIER

PIĘKNYM sukcesem naszego reprezentanta Henryka Muszczyńskiego zakończyły się międzynarodowe mistrzostwa Węgier, które odbyły się w dniach 8—22 lipca br. w Dunakeszi.

Mistrzostwa rozgrywano w dwóch grupach — międzynarodowej i krajowej. W pierwszej startowało 19 zawodników, a w drugiej 14. Z zawodników zagranicznych znaleźli się w grupie międzynarodowej Polacy Henryk Muszczyński i Sławomir Kwiatkowski, a także przedstawiciele Niemieckiej Republiki Demokratycznej — Udo Elke i Horst Rakowski oraz Czechosłowacji — Jan Satny. Nasi piloci walczyli na szybowcach „Foka", podobnie jak większość gospodarzy i reprezentanci NRD. Z innych maszyn konkurowały dwie A-15 i jeden „Orlik".

W konkurencji krajowej piloci węgierscy latali na „Muchach-Standard" (11 sztuk) oraz trzech „Futar".

Na mistrzostwach Węgier latano bardzo dużo — przeprowadzono aż dziesięć konkurencji. Były to: docel-powrót 204 km, trójkąt 310 km, trójkąt 103 km (zwycięzca Kotras pobił rekord Węgier), podwójny docel-powrót o łącznej długości 268 km, trójkąt 200 km, przelot po wyznaczonej trasie długości 520 km (konkurencja niezaliczona z przyczyn organizacyjnych, ale Opitz wynikiem 519 km pobił rekord Węgier), dolec-powrót 136 km (wygrał Muszczyński — 75 km/h), trójkąt 310 km (wygrał Muszczyński — 83,78 km/h przed Kwiatkowskim 79,32 km/h) i trójkąt 520 km (ukończyło czterech zawodników Petroci prędkością 73,15 km/h pobił rekord Węgier, Muszczyński miał 72,90 km/h).

W rezultacie tych konkurencji czołówka mistrzostw ukształtowała się następująco:

1.	Henryk MUSZCZYŃSKI (POLSKA)	8 528 pkt
2.	Pal Szaraday (Węgry)	8 194 pkt
3.	Udo Elke (NRD)	8 152 pkt
4.	George Petroci (Węgry)	8 087 pkt
5.	Janos Csepan (Węgry)	7 935 pkt
16.	Sławomir KWIATKOWSKI (POLSKA)	5 521 pkt

a w konkurencji krajowej zwyciężył Istvan Kunsagi — 9 625 pkt.

Zdaniem kierownika polskiej ekipy (do której wchodził także mechanik Marian Filipiak) Andrzeja Ciesielskiego, poziom węgierskich mistrzostw był wysoki i wyrównany. Świadczy o tym nie tylko pobicie trzech rekordów krajowych i nowe diamenty — Šatnego (CSRS) oraz Suchajdy i Kotrasa (Węgry), trzecie! — ale przede wszystkim minimalne różnice na mecie.

Teren węgierski jest dla polskich szybowników bardzo szczęśliwy. Po triumfach Andrzeja Kmiotka i Kazimierza Gorzkiewicza w latach ubiegłych, odnotowujemy tegoroczne zwycięstwo Henryka Muszczyńskiego. Serdecznie gratulujemy temu ambitnemu zawodnikowi tego osiągnięcia.

Henryk Muszczyński jest przedstawicielem Aeroklubu Ostrowskiego. W narodowej kadrze szybowcowej znajduje się od wielu lat — na mistrzostwach Polski zawsze zajmuje miejsca w czołówce — był wicemistrzem Polski. Obecny start w mistrzostwach Węgier był jego drugim występem za granicą. Z zawodu jest inżynierem budowlanym.

JANUSZ GOGAŁA PROWADZI W JEŻOWIE

W Jeżowie rozegrane zostały dwie kolejne konkurencje VII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski".

Pierwszą konkurencją (25. VII.) był przelot po trasie trójkąta 214 km Jeżów — Wrocław — Szubin — Jeżów. Pierwsze miejsce zdobył **Janusz Gogała** (Aeroklub Wrocławski), osiągając prędkość 63,56 km/h i otrzymując 1 000 pkt. Drugi był Andrzej Furmański (Aeroklub Podhalański) — prędkość 62,94 km/h, 985 pkt., trzeci — Andrzej Dziurzyński (Aeroklub Bielsko-Bialski) — prędkość 54,64 km/h, 790 pkt. Konkurencję ukończyło 11 pilotów (na 18 biorących udział w zawodach).

W dniu 26. VII. rozegrano drugą konkurencję, którą był przelot po trasie trójkąta 117 km Jeżów — Strzegom — Strupice — Jeżów. Pierwszy był **Janusz Gogała**, który osiągnął prędkość 62,68 km/h — 1 000 pkt. Drugi — Andrzej Furmański — prędkość 55,28 km/h, 880 pkt., trzeci — Edmund Janowski (Aeroklub Pomorski) — prędkość 52,39 km/h, 840 pkt. Konkurencję ukończyło 10 pilotów.

Po dwóch konkurencjach prowadził **Janusz Gogała** — 2 000 pkt. Drugi był Andrzej Furmański — 1 865 pkt., trzeci Edmund Janowski — 1 615 pkt., czwarty Mieczysław Kozdra (Aeroklub Wrocławski) — 1 500 pkt., piąty — Andrzej Dziurzyński — 1 450 pkt.

Henryk Kucharski

DWA REKORDY SPADOCHRONOWE

W dniu 22 lipca br. trzyosobowa grupa skoczków jeleniogórskich w składzie: Eugeniusz Hilszer, Paweł Piłat i Marcin Jaxa-Rożen wykonała skok z wysokości 600 m na celność lądowania, z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Uzyskany wynik 1,23 m odległości od środka koła jest nowym rekordem krajowym.

W dniu 25 lipca br. Eugeniusz Hilszer wykonał skok z wysokości 600 m na celność lądowania, z opóźnionym otwarciem spadochronu. Uzyskany doskonały wynik 0,20 m jest również nowym rekordem Polski. **(HK)**

Z LOTNI CZEGO PODWÓRKA

DWIE stacje morskiego ratownictwa brzegowego (we Władysławowie i Sztutowie) otrzymają wkrótce śmigłowce i samolot „Morava", które służyć będą m. in. do lotów zwiadowczych na Wybrzeżu Gdańskim, poszukiwania rozbitków na morzu oraz naprowadzania jednostek ratowniczych na ew. miejsca katastrof.

★

40-LECIE swego istnienia obchodzi w tym roku również Aeroklub Krakowski. Z tej okazji Zarząd AK przygotowuje szereg imprez. Centralną pozycją uroczystości jubileuszowych będą we wrześniu XI Samolotowe Mistrzostwa Polski, na zakończenie których odbędą się pokazy lotnicze.

★

W STAN spoczynku przeszedł mjr pil. Jan Prażmowski, pełniący służbę w OSL w Dęblinie. Do wojska wstąpił w 1932 r., promocję w dęblińskiej „Szkole Orląt" otrzymał w 1938 r. W czasie wojny służył w lotnictwie polskim na Zachodzie, m. in. w latach 1940—1945 dowodził eskadrą 304 Dywizjonu Bombowego w W. Brytanii. Liczne odznaczenia, m. in. Virtuti Militari V klasy i trzykrotnie Krzyż Walecznych.

★

W KATEDRZE Mechanizacji Rolnictwa Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, którą kieruje prof. dr Tadeusz Nowacki, prowadzone są prace nad budową prototypu poduszkowca dla celów rolniczych „Ursynów M-6" (długość — 5 m, szerokość — 3 m), który napędzany będzie dwoma silnikami (w tym jeden od samochodu Wartburg). Współautorem projektu jest m. in. pionier polskiego poduszkowca inż. Andrzej Moldenhawer. Prototyp ma być gotowy w przyszłym roku.

★

ZESPÓŁ „Studio" zrealizuje film fabularny o tematyce astronautycznej pt. „Powrót z gwiazd". Autorami scenariusza filmu, który został już zaakceptowany, są: Stanisław Lem i Jan Józef Szczepański.

★

NIEZWYKLE popularna powieść fantastyczno-naukowa Stanisława Lema — „Astronauci", wydana po raz pierwszy w latach pięćdziesiątych, doczekała się już VI wydania. To szóste z kolei wydanie ukazało się nakładem „Czytelnika" w nakładzie 20 tys. egz. (str. 391, cena 18 zł).

★

SAMOLOTY gdańskiego oddziału LZUG-u dokonały zabiegów agrolotniczych na obszarze 5 200 ha rzepaku i grochu w 6 powiatach województwa bydgoskiego, głównie w Państwowych Gospodarstwach Rolnych.

★

POLSKIE statki rybackie operujące na łowiskach afrykańskich, będą wymieniały załogi drogą lotniczą, bez potrzeby zawijania statków do kraju, co powoduje straty. Nasi rybacy będą przewożeni z kraju samolotami do portów zachodnioafrykańskich, skąd ta sama maszyna zabierze załogę wracającą na wypoczynek do Polski.

★

PIERWSZY polski wodolot „Zryw-1" „lata" w tym sezonie letnim z powodzeniem na trasie Szczecin — Świnoujście i pokonuje tę odległość w ciągu 70 minut. Codziennie „Zryw-1" odbywa 3 rejsy.

★

KOMISARIAT rzeczny Milicji Obywatelskiej w Warszawie otrzymał niedawno śmigłowiec, który latem w okresie ogromnego ruchu nad Wisłą służyć będzie potrzebom milicyjnej służby rzecznej.

POLSKA Z LOTU PTAKA

BOLKÓW. Miasto w powiecie jaworskim, woj. wrocławskim, niewielki ośrodek przemysłu lniarskiego, drzewnego i skórzanego; ośrodek letniskowy i turystyczny. Z zabytków — najbardziej znany zamek Bolka I z lat 1277—1293, zawdzięczający obecny wygląd renesansowej przebudowie z r. 1540; w odbudowanej części — muzeum. Foto: A. ZIEMIŃSKI

PRZED ŚWIĘTEM POLSKICH SKRZYDEŁ

Sierpień — to jeszcze lato i wakacje. Chociaż właśnie w tym miesiącu, rozkoszując się słońcem na lotniskach czy w tzw. plenerze — jak mawiają niektórzy — myślimy już o nowym roku szkolnym i o jesieni. Na naszym lotniczym podwórku mamy jednak pełnię sezonu. Na LPW szkoli się drugi turnus. Trwają obozy szybowcowe z ZMS-em. Przed nami bowiem jeszcze pełny miesiąc dobrego lata i lotniczych wakacji. Mimo to z początkiem sierpnia daje się odczuć większe ożywienie w organizacjach i instytucjach lotniczych. Zaczyna się krzątanina przed Świętem Lotnictwa.

Święto, a właściwie Dzień Lotnictwa Polskiego, obchodzimy od kilkunastu już lat w dniu 23 sierpnia. Jest to rocznica wejścia do akcji bojowej jednostek ludowego Lotnictwa Polskiego. 23 sierpnia 1944 r. samoloty 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" ubezpieczały z powietrza działania samolotów 3 pułku lotnictwa szturmowego, które atakowały pozycje naziemne hitlerowców w rejonie Warki na przyczółku warecko-magnuszewskim.

Tego samego dnia spod Warki zaczął się właśnie pełen chwały szlak bojowy jednostek naszego ludowego lotnictwa, zakończony zwycięsko nad Łabą, gdzie wspólnie z lotnictwem Armii Radzieckiej i lotnictwem alianckich sojuszników, w ramach którego bohatersko walczyły również polskie siły lotnicze na Zachodzie, dobito resztki hitlerowskiej Luftwaffe. Pomimo że ludowe Lotnictwo Polskie weszło do działań bojowych w ostatnim roku wojny, działając na ojczystej ziemi, swą mężną postawą w walce przyczyniło się do zwycięstwa nad hitlerowskim najeźdźcą, a tym samym wzbogaciło pełne chwały dzieje lotnicze naszego narodu. Tradycje tych walk są nam dlatego tak bliskie i drogie. Dlatego też w rocznicę tego pierwszego boju obchodzimy tradycyjnie Święto Lotnictwa Polskiego.

Nie jest to święto w pełnym tego słowa znaczeniu, wolne powszechnie od pracy i służby, chociaż w lotniczych jednostkach wojskowych dzień ten ma charakter niezwykle uroczysty, a dla większości lotników wojskowych jest dniem świątecznym. Tego dnia, przed nim i po nim również, idziemy szczególnie szerokim frontem z propagandą lotnictwa do społeczeństwa, a szczególnie do młodzieży. W tym okresie, bardziej niż kiedykolwiek, lotnicy prezentują swój dorobek, mówią o przeszłości, dniu dzisiejszym i przyszłości naszego lotnictwa. Zauważcie sami, że o lotnictwie polskim pisze się w tym czasie więcej niż zwykle w prasie, mówi w radio i pokazuje w telewizji, organizuje się dziesiątki, setki imprez: spotkań z lotnikami cywilnymi i wojskowymi, z czołowymi sportowcami lotniczymi; są pokazy, festyny, wycieczki na lotniska, zawody i różne inne imprezy. A wszystko po to, aby społeczeństwo nasze, darzące lotników polskich szczególną sympatią i dumne z ich osiągnięć, mogło się bliżej i lepiej zapoznać z tradycjami, osiągnięciami i życiem codziennym lotników wszystkich rodzajów w wojsku, w gospodarce, służbie zdrowia, nauce, technice i w sporcie.

Tak się już przyjęło, że Święto Lotnictwa inauguruje zarazem Dni Lotnictwa, które trwają corocznie od 23 sierpnia do 12 października — Dnia Wojska Polskiego. Okres to dość długi, aby sprawy lotnicze zaprezentować społeczeństwu możliwie jak najpełniej i atrakcyjnie; aby zarazić bakcylem lotnictwa nowe rzesze dorosłych, młodzieży i dzieci. Szczególnie zależy nam zawsze na tych ostatnich, następcach współczesnego pokolenia lotników polskich, którym przyjdzie dalej kontynuować piękne i pełne chwały tradycje polskich skrzydeł.

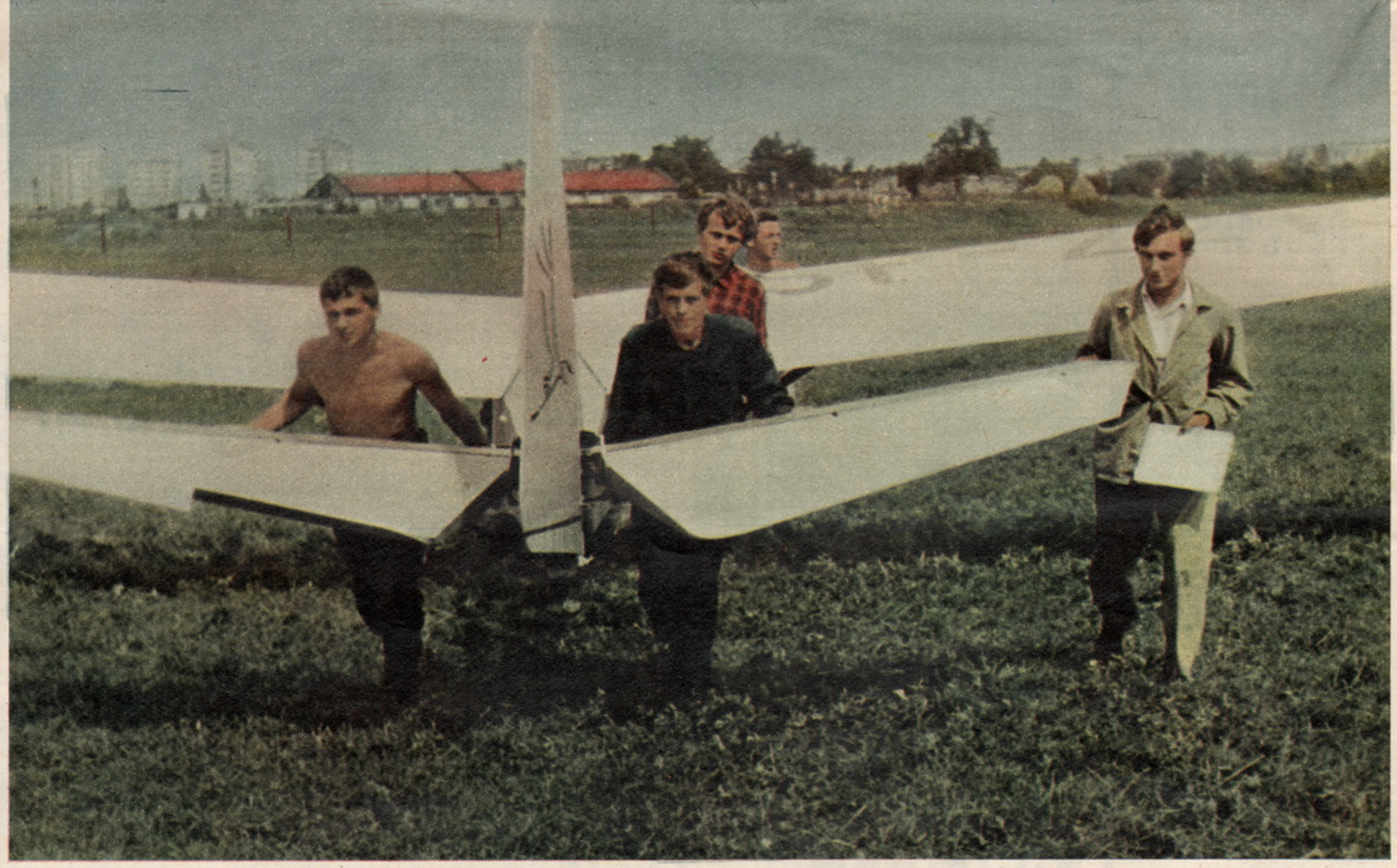
ECHA LOTNIA

Podobnie jak w latach poprzednich, tak i w tym roku będziemy akcentować pewne rocznice związane z dziejami lotnictwa polskiego, jego organizacji i instytucji. 40-lecie swego istnienia obchodzą w tym roku aerokluby: Warszawski, Krakowski i Śląski w Katowicach. Mija 40 lat od powstania ARP, którego działalność kontynuuje obecnie Aeroklub PRL. 20-lecie obchodzi Aeroklub Częstochowski a 10-lecie — Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze. Dziesięć lat liczy również nasze Lotnictwo Operacyjne i z tej okazji przygotowuje się w Poznaniu interesujący program. Nasilenie imprez nastąpi z początkiem września. W Katowicach rozegrane zostaną kolejne spadochronowe mistrzostwa Polski, a w Krakowie — mistrzostwa samolotowe. Uświetnią je pokazy lotnicze, które odbędą się też w innych miejscowościach.

Tegoroczne swe święto lotnicy i pracownicy lotnictwa polskiego powitają, jak co roku, nowymi sukcesami wpisanymi do kart dziejów polskich skrzydeł. Lotnicy sportowi, komunikacyjni i sanitarni, pracownicy lotnictwa gospodarczego i przemysłu lotniczego, wojsk lotniczych oraz młodzież lotnicza złożą społeczeństwu meldunki ze swej pracy, z tego co już zrobili i co przed nimi w dalszej działalności.

Święto Lotnictwa jest nie tylko świętem lotników, ale całego narodu polskiego, który w tym właśnie dniu szczególnie zamanifestuje swą sympatię do polskich skrzydeł, do jego ludzi, którzy czujnie strzegą granic powietrznych Polski Ludowej i wieloraką działalnością na rzecz gospodarki narodowej pomnażają dorobek naszej socjalistycznej Ojczyzny.

Ikarus



Uczestnicy warszawskiego obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia podczas zajęć na lotnisku. Transport „Czapli" na starcie, jak to widzimy na zdjęciu, wymaga wprawdzie pewnego wysiłku fizycznego, ale cóż to znaczy dla młodych i zdrowych chłopców! Tym bardziej, że wynagradza go sam lot.

LOTNICZE WAKACJE

NADDŹWIĘKOWE MARZENIA

Powyżej: Grupa LPW-iaków przy swej „Czapli". Poniżej: Marek Ubysz, uczeń liceum ogólnokształcącego z Warszawy, w kabinie „Czapli" przed kolejnym lotem. Na drugim miejscu w kabinie instruktor Janusz Pol.

JAK i gdzie spędzić wakacje? — zastanawia się zapewne co roku większość uczniów. Form jest wiele. Obozy różnego rodzaju, spływy, wędrówki i rajdy — to tylko niektóre z nich. Słońca i ruchu zażywać można w górach i nad morzem, wśród lasów i jezior. O tym wiedzą wszyscy, a problem jest na ogół: co wybrać lub na jaki wybór pozwalają możliwości? Niewielu jednak zapewne wie, szczególnie tych, którzy nie czytają „Skrzydlatej Polski", że jedne z najpiękniejszych, jakie można sobie wyobrazić, wakacje, spędzić można na lotniskach aeroklubów całego kraju w charakterze uczestnika obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

I od razu trzeba dodać, co nie jest bez znaczenia dla uczniowskiej kieszeni, całkowicie bezpłatnie. Uczestnicy obozu LPW otrzymują bezpłatne zakwaterowanie, wyżywienie (doskonałe!), mundurki wyjściowe i kombinezony lotniskowe, a nawet zwrot kosztów podróży.

Jedynym obowiązkiem uczestnika obozu LPW, który jest niezwykłą przyjemnością i „nieziemską" frajdą jest nauka latania na szybowcach. Wolny od latania czas, którego jest dosyć dużo, spędzić można na basenie pływackim, grach sportowych, krótkich wycieczkach, spacerach po mieście, w kinie, na oglądaniu telewizji itp.

Kto jednak i w jaki sposób może dostać się na taki obóz i skorzystać z tej bądź co bądź niecodziennej okazji?

Na obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego przyjmowani są tylko uczniowie liceów i techników wszystkich rodzajów i specjalności, którzy mają poza sobą promocję do klasy maturalnej i są aktualnie uczniami oraz mają w zasadzie 17—18 lat. Odpowiednio wcześniej, na ogół jeszcze zimą lub wczesną wiosną, muszą się tylko zwrócić do najbliższego aeroklubu z prośbą o przyjęcie na szkolenie lotnicze w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Aeroklub wydaje skierowania na badania lotniczo-lekarskie. Uczeń z pozytywnym orzeczeniem komisji lotniczo-lekarskiej zawiadamiany jest o przyjęciu go na szkolenie oraz o miejscu i terminie obozu LPW. Obozy takie odbywają się wyłącznie podczas wakacji i trwają jeden miesiąc.

Uczestnik obozu LPW I stopnia przez ten miesiąc wykonuje kilkadziesiąt lotów z instruktorem na szkolnym szybowcu dwumiejscowym „Czapla" oraz dwadzieścia lotów samodzielnych na tymże szybowcu, co daje uprawnienia pilota szybowcowego III klasy.

Nie jest tajemnicą, że spośród uczestników obozów LPW I stopnia rekrutują się później słuchacze Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie. Uczestnictwo w obozie LPW I stopnia i szkolenie na szybowcach nie nakłada jednak jeszcze żadnych zobowiązań co do przyszłej nauki w WOSL i służby w lotnictwie wojskowym. LPW I stopnia jest bowiem rekonesansem wśród przyszłych ewentualnych podchorążych WOSL, jest pierwszą próbą i oceną zdolności, koleżeństwa, umiłowania lotnictwa przyszłego oficera pilota. Z tej próby zawsze jednak zwycięsko wychodzą ci, którzy potrafią już podczas szkolenia szybowcowego pokochać lotnictwo, a swymi postępami w szkoleniu oraz zachowaniem się stwarzają nadzieję, iż będą godni w przyszłości zasiąść za sterami naddźwiękowych maszyn. Nawet jednak ci, którzy nie zechcą lub nie będą mogli zdobywać wiedzy w WOSL i szkolić się na pilotów wojskowych, mają szansę czynnego utrzymywania kontaktu z lotnictwem poprzez latanie sportowe w aeroklubach, a po nabyciu odpowiednich umiejętności i kwalifikacji lotniczych pracę w lotnictwie cywilnym.

Pozostawiając jednak pewne dane informacyjne na temat szkolenia i perspektyw lotniczych, wróćmy do lotniczych wakacji. By przyjrzeć się tego rodzaju wakacjom z bliska, wybieramy się na Gocław, lotnisko Aeroklubu Warszawskiego. Tu właśnie przez cały lipiec na obozie LPW I stopnia przebywali uczniowie z województwa białostockiego i warszawskiego oraz z samej Warszawy.

Jest połowa lipca. Chłopcy są wspaniale opaleni. Nic tak bowiem nie sprzyja opaleniznie jak przebywanie i praca na starcie w słoneczne dni, a słońca tym razem nie brakuje. Przede wszystkim wszyscy są jednak bardzo zadowoleni, co podkreślają w bezpośrednich rozmowach. Nie spodziewali się, że te wakacje będą dla nich tak piękne i przyjemne. Zasmakowali w lataniu, które ich wciąga coraz bardziej. Sprzyjają temu szybkie i widoczne z każdym dniem postępy w szkoleniu. Sprzyja temu podział aż na pięć grup, z których każda ma swojego instruktora. Każdy dzień to 5—6 lotów. Już mają średnio po około 40 lotów. Jeszcze więc kilka dni i będą latać samodzielnie. Jakaż to będzie radość i satysfakcja! A przyjemnej emocji nie zabraknie do końca miesiąca, kiedy to będą mogli wpiąć w swe klapy odznaki pilota szybowcowego z trzema mewkami.

Tymczasem kolejny uczeń-pilot zakłada spadochron i sadowi się na przednim miejscu w kabinie „Czapli". Za nim instruktor. Czujny ale i spokojny. Chłopcy już bowiem prowadzą maszynę sami. Czasami tylko jeszcze trzeba coś podpowiedzieć.

„Pilot gotów?" — „Gotów!"

Linka wyciągarkowa podczepiona do szybowca powoli napręża się, by za chwilę z dużą prędkością pociągnąć szybowiec w powietrze. Dziwne jest trochę uczucie, kiedy

Z lewej: Chwila odpoczynku. Na pierwszym planie Tomasz Hendzel, uczeń liceum ogólnokształcącego z Warszawy, syn kapitana pilota PLL LOT. Z prawej: Na Gocławiu, podczas lotów LPW.

się mknie nogami do nieba. Za kilkanaście chwil, już na wysokości 200-300 m, młody pilot energicznym ruchem wyzwala szybowiec od łączącej go z ziemią stalowej linki. Jest wolny jak ptak. Szybowiec zatacza czterozakrętową rundę wokół lotniska i zniża się do lądowania. Lot jest krótki, ale ile w nim zadań! Trzeba uważać na prędkość, utrzymać równowagę poprzeczną, lecieć prosto jak po sznurku. A zakręt? — Niby nic trudnego jak się obserwuje szybowiec z ziemi, ale sporo trzeba trudu nim zaczną „wychodzić" zakręty bez wyślizgów i ześlizgów. A jak wylądować przy wyłożonej na lotnisku z białych płócien strzale? Raz ląduje się o wiele przed nią, innym znowu razem zostawia się ją na wysokości kilku dobrych metrów i czasami człowiek się obawia, czy w ogóle starczy mu lotniska. Z czasem i ta umiejętność przychodzi, na ogół niespodziewanie, jakby „sama", aż dziw bierze.

Uczestnicy obozu LPW w wyjściowych mundurach. Pierwszy z lewej — Marek Sadowski, uczeń LO nr 25 z Falenicy (z grupy instr. Marka Pawluka) oraz Andrzej Wojewódzki z Warszawy, uczeń LO nr 1 (z grupy instr. Krzysztofa Segita).

Jest jeszcze wiele więcej tematów do niekończącej się lotniczej dyskusji i opowiadania wrażeń z lotów. Wyrwane starty, gwałtowne ruchy sterami, za mała prędkość, wisząca „kulka", brak poprawki na wiatr, złe operowanie hamulcami, „kangury", przytarte lądowania. Tematem tych rozmów są jednak coraz częściej również te elementy lotu, które zaczynają „wychodzić". A trzeba by nie mieć najmniejszego poczucia piękna, gdyby nie zauważyć pomimo krótkiego lotu i wielu czynności w kabinie także uroków ziemi widzianej z góry. Warszawa z przecinającą ją wstęgą Wisły, z nowoczesnymi wieżowcami i starymi dachówkami, z Pałacem Kultury i Nauki oraz ze wspaniałymi parkami i stadionami tworzy przeuroczy i niezapomniany widok, który jest wielkim i trudnym do opisania przeżyciem.

Pierwszy, żywy kontakt z lotnictwem spowodował, iż w osobistych marzeniach młodych ludzi o przyszłości nastąpiły poważne korekty. Każdy z uczestników obozu LPW już teraz widzi siebie związanym ściśle z lotnictwem. Jeszcze nie wszyscy są pewni, co jest zupełnie naturalne, jakiego rodzaju to będzie kontakt. Wielu sądzi, iż lotnictwo, szczególnie szybownictwo, stanie się dla nich pięknym i pasjonującym sportem, inni chcieliby latać zawodowo w lotnictwie cywilnym, głównie w lotnictwie komunikacyjnym, jeszcze inni widzą siebie za sterami naddźwiękowych maszyn wojskowych. Bezpośrednie rozmowy przeprowadzone z kilkunastoma pierwszymi lepszymi uczestnikami obozu warszawskiego LPW I stopnia prowadzą do ciekawego spostrzeżenia. Większość z nich mianowicie nie widzi siebie w przyszłości w roli oficerów pilotów. Pierwszy kontakt z lotnictwem poprzez szybownictwo rozpalił wyobraźnię, uczucia i sympatię głównie właśnie dla szybownictwa. Na podstawie ich zapału i ciągu do lotnictwa można jednak żywić nadzieję, iż z czasem, kiedy będą oni mieli okazję zasmakować w lotnictwie silnikowym (za rok na obozach LPW II stopnia), a potem odrzutowym (w WOSL), ich pierwszą miłością stawać się będą właśnie kolejno te rodzaje lotnictwa, wymagające coraz większej wiedzy i umiejętności, odkrywające nowego rodzaju odczucia i przeżycia. Naturalną bowiem koleją rozwoju młodego, zdrowego, chłonnego wiedzy i ambitnego młodego człowieka, a za takich uważać należy wszystkich uczestników LPW, jest dążność do ciągłego doskonalenia się i postępu, do tego co dawniej określało się szumnie wciąż aktualnymi słowami: „szybciej, wyżej, lepiej".

Oddajmy jednak głos samym uczestnikom wakacyjnego obozu Lotniczego Przysposobienia I stopnia na lotnisku Gocław:

MICHAŁ BIEDULA, syn robotnika kolejowego z Czeremchy, pow. Hajnówka w woj. białostockim, uczeń Technikum Kolejowego w Warszawie:

„Od najmłodszych lat interesuję się lotnictwem. Moim marzeniem jest latanie na najszybszych samolotach".

EDWARD MARKIEWICZ, syn rolnika z Cichoborza, pow. Hrubieszów, woj. lubelskie, uczeń Technikum Budowlanego w Mińsku Mazowieckim:

„Wybierając naukę w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej i służbę w lotnictwie wojskowym, kieruję się wyłącznie zamiłowaniem do lotnictwa. Rodzice z tego wyboru są również zadowoleni".

TOMASZ HENDZEL, syn pilota PLL LOT z Warszawy, uczeń L.O.:

„Wychowany zostałem w atmosferze lotnictwa, a miłość do lotnictwa przejąłem po ojcu. Pociąga mnie latanie już nawet jako sama przyjemność wzbicia się w powietrze. Po ukończeniu WOSL i odbyciu służby w lotnictwie wojskowym chciałbym w przyszłości latać w PLL LOT".

LECH ŻUCHLEWSKI, syn nauczyciela z Warszawy, uczeń Technikum Mechaniki Precyzyjnej:

„Na obóz LPW trafiłem poprzez spadochroniarstwo (mam 60 skoków). Jeszcze nie jestem zdecydowany czy wstąpię do WOSL. Ewentualnie będę latał sportowo".

WALDEMAR GRYGIEWICZ, syn inżyniera architekta z Warszawy, uczeń L.O.:

„Lotnictwem zainteresowałem się jako uczestnik zajęć modelarskich w Pałacu Kultury i Nauki. Chcę w przyszłości pracować wyłącznie jako pilot, nie wiem tylko jeszcze czy w lotnictwie wojskowym czy cywilnym".

ANDRZEJ PACZKOWSKI, syn robotnika z Gąbina, pow. Gostynin, uczeń L.O.:

„Interesuje mnie lotnictwo i mundur. Marzę o lataniu na odrzutowcach. Rodzice z mego wyboru są zadowoleni. Mój brat jest już słuchaczem szkoły oficerskiej (łączność). Z lotnictwem zetknąłem się poprzez lekturę „Skrzydlatej Polski', którą nieprzerwanie prenumeruję od 1961 r.".

KRZYSZTOF GIZIŃSKI, syn pracownika umysłowego z Siedlec, uczeń L.O.:

Pilot był zawsze moim bohaterem i ideałem w życiu. Jako chłopiec dużo majsterkowałem przy modelach lotniczych. Pociągają mnie konstrukcje lotnicze. Tylko dlatego, iż obawiam się o wynik ostatecznej selekcji zdrowotnej (w dzieciństwie ciężko chorowałem), widzę siebie nie w WOSL lecz na Wydziale MEL Politechniki Warszawskiej. Chcę jednak latać co najmniej sportowo".

JERZY DROGOSIEWICZ, syn robotnika z Grójca, uczeń L.O.:

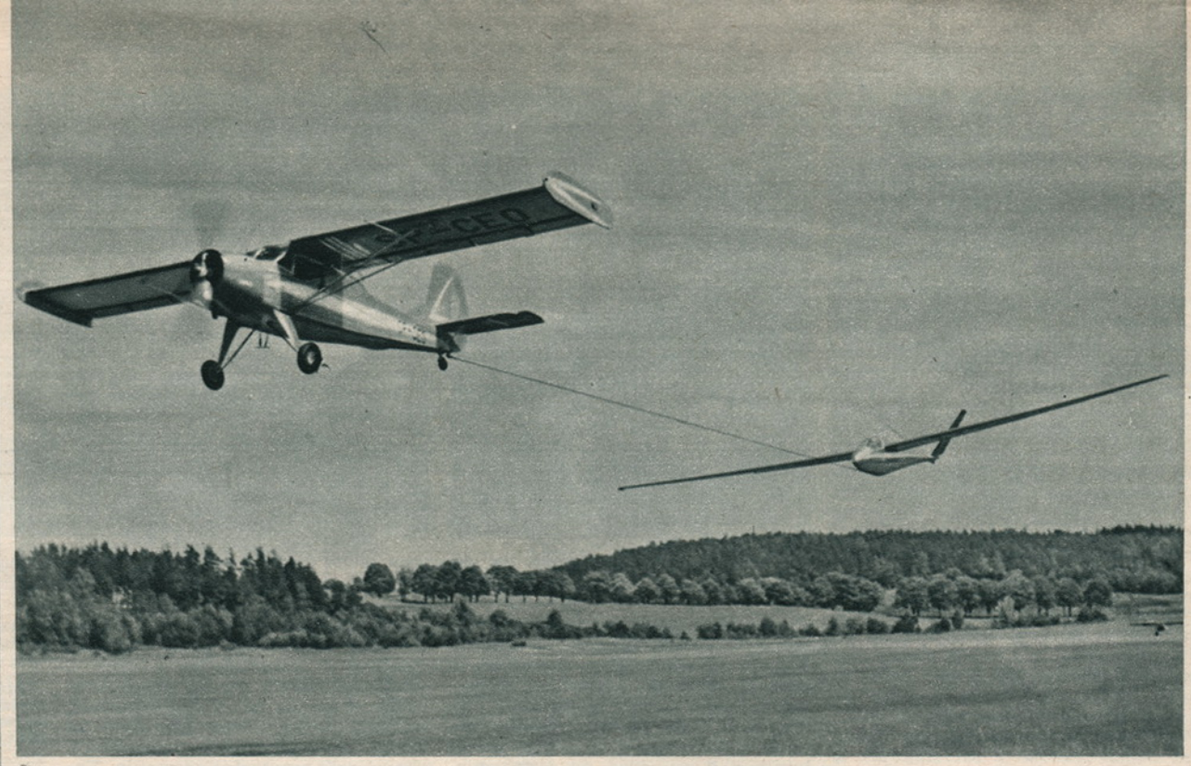
„Lotnictwo zainteresowało mnie przed rokiem pod wpływem lektury lotniczej, szczególnie „Skrzydlatej Polski". Rodzice nie bardzo chcieli jednak zgodzić się na moje szkolenie. Głosowała cała rodzina. Lotnictwo bardzo mi się podoba i chciałbym w nim zostać na stałe".

WACŁAW SZAREK, syn robotnika z Małej Wsi, pow. Grójec, uczeń L.O.:

„Lotnictwem zainteresowałem się przypadkowo. Po prostu 3 lata temu wpadła mi w ręce „Skrzydlata Polska". Chciałbym być oficerem pilotem".

TEKST I ZDJĘCIA: HENRYK KUCHARSKI

EKIPA ZSRR NA XIII SMP



Metalowa konstrukcja, motylkowe usterzenie, chowane kółko, w ogóle piękna aerodynamika — to radziecki szybowiec A-15. Widzimy go na holu za „Gawronem" w Lisich Kątach. Foto: J. Michalski (3) i J. Pomianowski

W czerwcu br. gościliśmy na XIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski, pilotów radzieckich. W walce z czołówką naszych szybowników, między którymi byli eksmistrzowie i wicemistrzowie świata, reprezentanci ZSRR odnieśli wielki sukces. Jewgienij Rudeński zajął drugie miejsce, niewiele tylko ustępując Mirosławowi Królikowskiemu. Władimir Czuwikow uplasował się w połowie stawki. Obaj piloci latali na własnych szybowcach metalowych A-15.

Kierownikiem i trenerem ekipy radzieckiej na XIII SMP był Igor BLENOW. Od niego też zaczniemy prezentację naszych gości.

Igor Blenow od początku bieżącego roku pełni funkcję państwowego trenera szybowcowego ZSRR. Uprzednio pracował w Centralnym Aeroklubie DOSAAF. Jego opiece została powierzona ośmioosobowa kadra narodowa, w pracy z którą pomaga mu Michaił Wierietiennikow. Młody trener z wielką energią zabrał się do pracy. Zorganizował szereg obozów kadry wiosną br. Po lipcowych mistrzostwach ZSRR planuje dalszy trening — między innymi w republikach przybałtyckich — przed mistrzostwami świata. W Lisich Kątach trener Blenow po raz pierwszy prowadził ekipę szybowników radzieckich za granicą i — jak widać — ma szczęśliwą rękę.

A oto wypowiedź trenera Igora Blenowa po XIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski:

— Jestem bardzo zadowolony z występu naszych szybowników. Przyjechaliśmy tu przecież do kraju przodującego w szybownictwie z zamiarem zdobycia doświadczenia, przede wszystkim nauki. Zwykle przy okazji takich okolicznościowych wypowiedzi mówi się wiele grzecznościowych komplementów. Otóż chciałbym zapewnić, że moja ocena — tak bardzo korzystna dla organizatorów mistrzostw, komisji sędziowskiej, zawodników, wszystkich służb pomocniczych — nie ma w sobie nic ze zdawkowości. Naprawdę jesteśmy bardzo zadowoleni.

Konkurenci w powietrzu, a na ziemi wielcy przyjaciele — szybownicy radzieccy i polscy. Od lewej Władimir Czuwikow (w sombrerze), Jewgienij Rudenskij (stoi), Franciszek Kępka i Jan Wróblewski.

Rozmawiamy Z JEWGIENIJEM RUDENSKIM

— Może zechce Pan, na początek naszej rozmowy, powiedzieć kilka słów o sobie?

— Z szybownictwem zetknąłem się w 1958 roku w Jesientukach. Mam 24 lata. Trenuję w Aeroklubie Kijowskim. Pracuję w miejscowym oddziale „Aerofłotu" jako inżynier eksploatacji samolotów i silników. Wylatałem dotychczas 1 100 godzin — w większości na szybowcach. Latam również na samolotach, ale niewiele.

— Jakie większe osiągnięcia odniósł Pan w szybownictwie?

— W roku 1964 zdobyłem tytuł mistrza sportu. Przed rokiem byłem trzeci na mistrzostwach wszechzwiązkowych, a na międzynarodowych zawodach w Orle zająłem czwarte miejsce. Ustanowiłem rekord ZSRR w przelocie po trójkącie 500 kilometrów wynikiem 78 km/h.

— Jak przygotowywał się Pan do udziału w naszych mistrzostwach?

— Do występu na szybowcowych mistrzostwach Polski przygotowywaliśmy się bardzo solidnie. W marcu, kwietniu i częściowo w maju lataliśmy na zgrupowaniach kadry w Kiszyniewie, Orle i Kijowie. Oczywiście przez cały czas trenowałem na moim ulubionym A-15. W sumie wylatałem wiosną bieżącego roku około stu pięćdziesięciu godzin.

— Co sądzi Pan o mistrzostwach?

— Polscy piloci są znacznie od nas lepsi. Głównym naszym celem była nauka, obserwowanie w bezpośredniej walce znanych i utalentowanych polskich mistrzów. Mamy przecież bardzo mało doświadczenia zawodniczego. We wszystkich konkurencjach latałem razem z moim kolegą — Władimirem Czuwikowem. Ma on znacznie więcej rutyny ode mnie. W powietrzu bardzo dobrze nam się współpracowało, zrozumienie było pełne. Mistrzostwa, moim zdaniem, były bardzo udane. Duża w tym zasługa kierownika sportowego Hardta, który trafnie oceniał warunki meteorologiczne i odpowiednio do nich dobierał zadania na poszczególne konkurencje. Bez zarzutu pracowała komisja sędziowska.

— Na mistrzostwach odniósł Pan piękny sukces, którego szczerze gratulujemy. Czy — tak szczerze, między przyjaciółmi mówiąc — liczył Pan na taki wynik?

— Każdy sportowiec, gdy reprezentuje swój kraj, chce walczyć ze wszystkich sił i — nie ma co ukrywać — marzy o pierwszym miejscu. Marzyłem więc i ja... Choć, przyznaję, trudno było rozumowo taki szczęśliwy dla mnie obrót rzeczy przewidywać.

— A wracając do samych mistrzostw, czy nie ma Pan absolutnie żadnych uwag krytycznych?

Jeśli już by czegoś szukać ujemnego, to chyba tylko w wyżywieniu i to w pierwszej fazie mistrzostw. Było ono nie w naszym guście i zbyt mało — uwzględniając ciężki wysiłek pilotów w powietrzu — kaloryczne.

— Czy latał Pan na polskich szybowcach wysokowyczynowych i jaka jest o nich opinia?

— Tak, latałem na „Foce" i „Zefirze". Bardziej podoba mi się „Foka", która przy spełnianiu warunków klasy standard dorównuje osiągami A-15 (ten przewyższa ją tylko bardziej płaską biegunową prędkości). „Zefir" jest również dobrym szybowcem, tylko trudne jest lądowanie z uwagi na brak hamulców aerodynamicznych, a wyposażenie jedynie w spadochronik ogonowy.

— Mamy nadzieję że piękny Pana debiut zawodach za granicą zapewni mu miejsce w radzieckiej reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata. Dlatego na zakończenie chcielibyśmy życzyć w Lesznie równie udanego startu jak w Lisich Kątach.

— Dziękuję, choć to jeszcze nic nie wiadomo. Na razie czeka mnie trudne zadanie na mistrzostwach wszechzwiązkowych i finale spartakiady, gdzie będę walczył na „Blaniku".

Rozmawiamy Z WŁADYMIREM CZUWIKOWEM

— Pozwoli Pan, że poprosimy Go o kilka słów o sobie?

— Latanie rozpocząłem w roku 1954. Mam 36 lat. Moim klubem macierzystym i niezwykle bliskim sercu jest Aeroklub w Sierpuchowie. Mam też przyjemność stwierdzić, że jestem uczniem znakomitego szybownika i rekordzisty Wiktora Ilczenki.

— A ile godzin Pan wylatał dotychczas i w tym roku?

— Mam wylatane w ogóle 2 500 godzin, z tego 1 800 na szybowcach. Tegoroczny trening przed udziałem w mistrzostwach Polski zamyka się liczbą siedemdziesięciu godzin lotów.

— I jeszcze miejsce pracy...

— Pracuję jako instruktor-pilot w Centralnym Aeroklubie imienia Czkałowa.

— Pamiętamy piękne Pana sukcesy z lat 1961 i 1962 w Polsce, kiedy to zajął Pan dziesiąte miejsce w mistrzostwach naszego kraju, a w następnym roku był Pan najlepszym zawodnikiem zagranicznym na II Międzynarodowych Zawodach Krajów Socjalistycznych. Może natomiast zechce przypomnieć Pan swoje najważniejsze wyczyny uzyskane w Związku Radzieckim?

— Do takich zaliczam tytuł absolutnego mistrza ZSRR, który udało mi się zdobyć w 1961 roku oraz aktualny jeszcze rekord międzynarodowy w prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 kilometrów na szybowcu dwumiejscowym. W dniu 1 sierpnia 1964 roku wraz z pasażerem J. Łogwinem uzyskałem na KAI-19-2 prędkość 92,562 km/h.

— To piękny wynik, zresztą długie prędkościowe przeloty są chyba Pana specjalnością. Przecież to również Pan wygrał rozegrany w Lesznie pierwszy w Europie trójkąt 500 km z prędkością 71,3 km/h.

— Trudno mi powiedzieć, jakie konkurencje bardziej mi odpowiadają. Uważam, że rzeczą zawodnika jest lecieć po takiej trasie, jaką wyznaczy kierownictwo zawodów i starać się uzyskać najlepszy wynik, nie wchodząc w spekulacje „co tego dnia należałoby najlepiej rozgrywać".

— Dwukrotnie startował Pan w Lesznie, a obecnie w Lisich Kątach. Jak się Panu tu podoba?

— To piękne szybowisko, dobrze położone, z silnymi wznoszeniami regionalnymi. Można podziwiać staranne utrzymanie obiektów — widać na każdym kroku dobrą gospodarską rękę. Jestem pełen podziwu dla kierownictwa, które choć ma na pewno mniej doświadczenia od leszneńskiego, świetnie dawało sobie radę z problemami organizacyjnymi.

— Mamy rozumieć, że jest Pan zadowolony z udziału w XIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski?

— Jak najbardziej. Zawsze podziwiam polską gościnność, która i teraz miała wiele pięknych wyrazów. Między innymi w opiece grudziądzkich zakładów pracy, pięknych wycieczkach po regionie...

— A od strony sportowej?

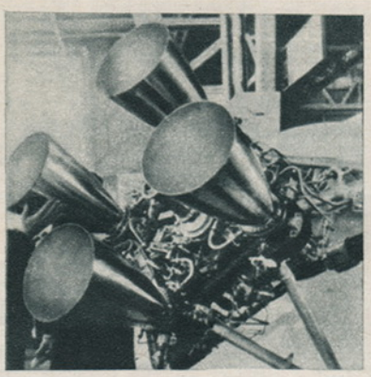
— No cóż, musimy jeszcze wiele się uczyć. Bardzo się cieszę z sukcesu mojego przyjaciela z ekipy — Jewgienija Rudeńskiego.

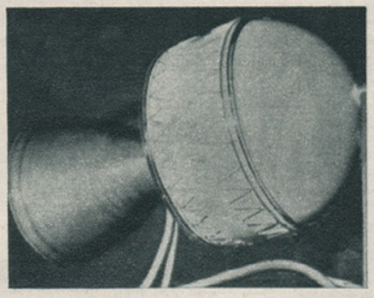
— Czy w przyszłym roku, na mistrzostwach świata w Lesznie, będzie Pan startował także na A-15?

— To trudno powiedzieć, czy w ogóle będę startował. Zależy to między innymi od wyniku, który uzyskam na mistrzostwach wszechzwiązkowych i zarazem finale konkurencji szybowcowych IV Spartakiady Narodów ZSRR. To jedno. Z drugiej strony wiem, że nasi konstruktorzy usilnie pracują nad unowocześnieniem szybowców wysokowyczynowych. Jakie będą tego efekty — zobaczymy.

ASTRONAUTYKA

W uzupełnieniu artykułów z „SP" nr nr 27, 28 i 31 z br. podajemy dalsze migawki fotograficzne z tegorocznego Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu. Jak wiadomo, były tam pokazane po raz pierwszy różne radzieckie silniki rakietowe oraz rakieta nośna statku „Wostok-1", poza tym — szereg aparatów kosmicznych. Pokazujemy je na zdjęciach, obok francuskich i angielskich silników rakietowych.

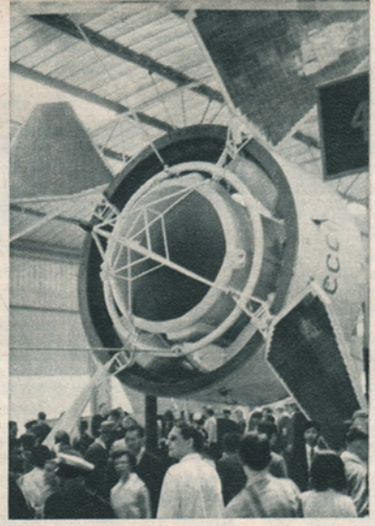




Wyżej: Francuski silnik na paliwo ciekłe o ciągu 4 T. Niżej: Angielski silnik na paliwo stałe do rakiety nośnej „Black Arrow".

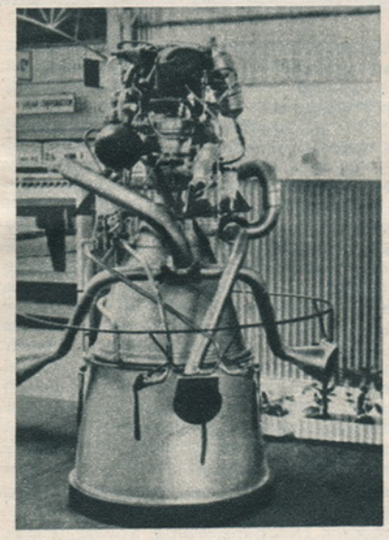
Radziecka sonda księżycowa „Łuna-9".

Rakietowy silnik sterujący radzieckiej rakiety nośnej „Wostok" — w zbliżeniu.

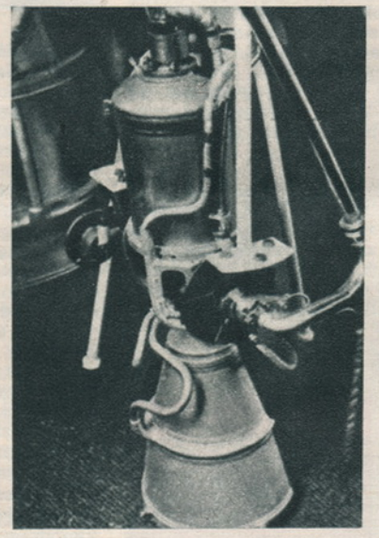


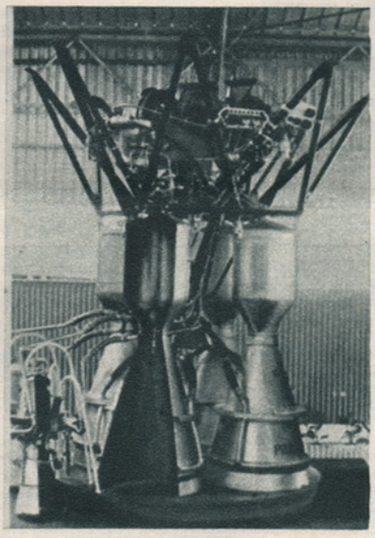
Wyżej: Radziecka sonda kosmiczna „Proton" cieszyła się dużym zainteresowaniem publiczności. Niżej: Rakiety (ta wyższa — to „Saphire") przed pawilonem francuskim.

Radziecki silnik rakietowy RD-107 o ciągu 102 T, jeden z 5 użytych w rakiecie „Wostok-1". Impuls właściwy — 314 s.

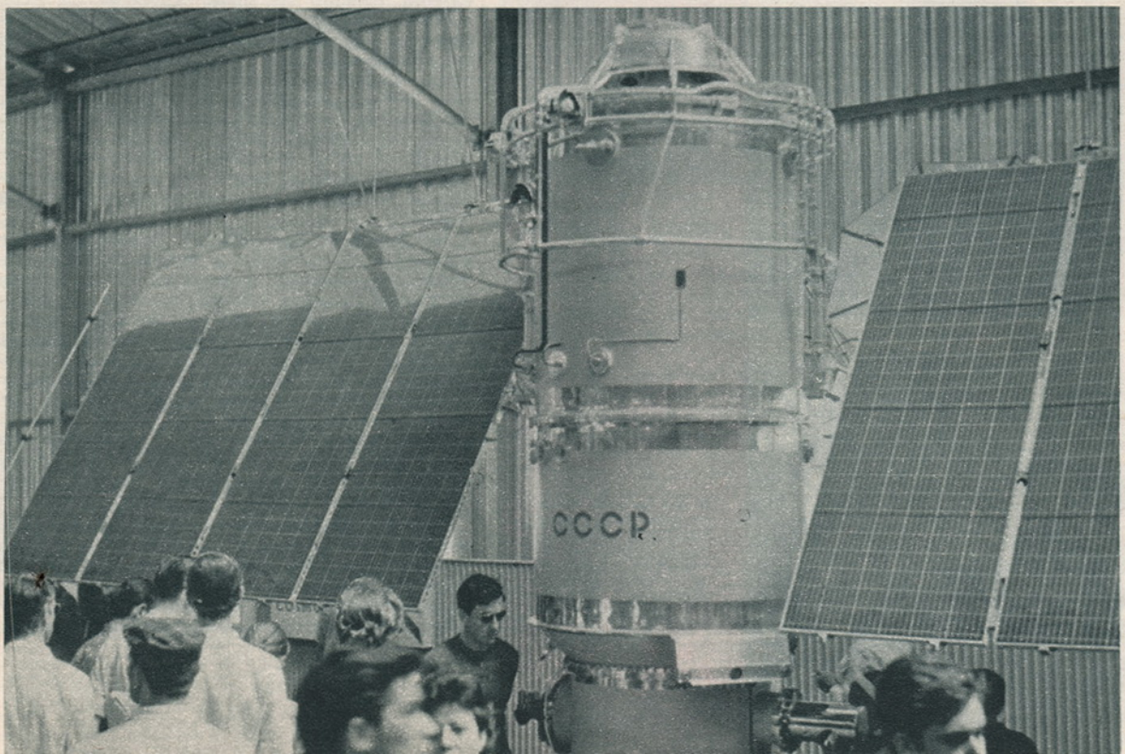


Radziecki silnik rakietowy RD-19 o ciągu 11 T, używany przy wyrzucaniu satelitów „Kosmos".





Radziecki sztuczny satelita „Kosmos-144".



ESTETYKA KABINY KOSMICZNEJ

Wśród wielu problemów, z jakimi muszą borykać się konstruktorzy kabin kosmicznych, wcale niepoślednie znaczenie ma właściwa estetyka wnętrza kabiny, dostosowana do psychiki człowieka. Chodzi tu nie tylko o prawidłowe rozmieszczenie różnych urządzeń i wskaźników, ale także o odpowiedni dobór faktury i barwy różnych urządzeń, przy czym elementy o podobnym przeznaczeniu są malowane tym samym kolorem. Znaczenie ma także odpowiednie oświetlenie kabiny.

IMPULS WŁAŚCIWY SILNIKA ODRZUTOWEGO

Silniki rakietowe osiągają obecnie impuls właściwy 250—450 s. Tymczasem turboodrzutowy silnik lotniczy osiąga impuls 1 500 — 5 000 s. Dzieje się tak dlatego, że potrzebny do spalania paliwa tlen turboodrzutowy silnik lotniczy pobiera z atmosfery.

MIERZENIE RADAREM KIERUNKU I PRĘDKOŚCI WIATRU

Niedawno rozpoczęte zostały próby radarowego mierzenia kierunku i prędkości ruchu powietrza (zarówno w poziomie, jak i w pionie). W tym celu powietrze jonizowane jest przy pomocy promieni gamma z odpowiedniego „reflektora" i w tym stanie daje echo radarowe. Metoda ta będzie szczególnie przydatna na lotniskach, a także na samolotach, w celu uprzedzania pilotów przed niespodziewanymi turbulencjami atmosferycznymi.

IZOTOPOWY ORIENTATOR DLA ŚMIGŁOWCÓW

W czasie złej widoczności lub nocą loty śmigłowców są bardzo utrudnione. Obecnie pracuje się więc nad nowym systemem nawigacji, specjalnie dla tego rodzaju aparatów latających. Planuje się umieszczenie na lotniskach śmigłowcowych izotopowych orientatorów, których promieniowanie odbierane będzie przez odpowiedni przyrząd umieszczony w śmigłowcu. Jako izotop promieniotwórczy stosowany będzie kobalt. Wbrew pozorom orientatory takie są zupełnie bezpieczne dla otoczenia, dlatego, że intensywność ich promieniowania jest bardzo mała.

ULEPSZENIA RAKIET „CENTAUR", „AGENA" i „THOR"

Kolejna ulepszona wersja wodorotlenowego silnika rakiety nośnej „Centaur" o nazwie RL-10A-7 wytwarza ciąg 9 072 kG i uzyskuje się w niej impuls właściwy 445 s. Ulepszono również rakietę „Agena". Najnowszy jej model o nazwie „Agena-E" wytwarza ciąg 9 520 kG, czyli o 2 265 kG większy niż człon „Agena-D". Zmodyfikowano także rakietę nośną „Thor-Delta", dodając do niej trzy pomocnicze rakiety startowe o nazwie TX-354-5 „Castor", zasilane paliwem stałym. Zwiększyło to startowy ciąg silników z 78 do 150 T.

SILNIK DO APARATÓW „MARINER"

Od 1969 r. do amerykańskich aparatów kosmicznych typu „Mariner", przeznaczonych do lotów ku innym planetom, ma być stosowany nowy rakietowy silnik korekcyjny wytwarzający ciąg 22 kG. Podobnie jak poprzedni będzie on zasilany hydrazyną.

NOWY SPOSÓB ZRZUCANIA ŁADUNKÓW NA SPADOCHRONACH

Niedawno w Wielkiej Brytanii wypróbowano nowy sposób zrzucania z samolotów ładunków na spadochronach o ciężarze do 11 T. Ładunek umieszczony jest w ładowni samolotu na prostokątnej platformie toczącej się na rolkach. Wypada ona z ładowni przez otwór mieszczący się w tyle kadłuba samolotu, a wyciągana jest przez otwierający się spadochron. Spadochron jest przymocowany do platformy w ten sposób, że w czasie spadania zajmuje ona pozycję ukośną, przy czym wyżej podniesiona jest krawędź platformy zwrócona w kierunku lotu. W momencie zaczepienia dolnej krawędzi platformy o teren — opada ona gwałtownie, w wyniku czego tworzy się pod nią poduszka zgęszczonego powietrza (na której ślizga się na pewnej przestrzeni), co łagodzi ostateczne przyziemienie. Metodą tą można zrzucać ładunki z wysokości nawet zaledwie 10 m, a platforma wytrzymuje wielokrotne użycie.

NASA PRZEJMUJE RAKIETOPLAN X-15

Amerykańska Agencja Kosmiczna NASA ma w niedalekiej przyszłości odkupić od lotnictwa wojskowego rakietowy samolot doświadczalny X-15. Na samolocie zostaną umieszczone zbiorniki, co umożliwi zwiększenie jego pułapu i prędkości. Planowana jest także zabudowa przelotowego silnika odrzutowego, usunięcie obecnych skrzydeł (a założenie płata o kształcie trójkątnym) i wykorzystanie samolotu jako platformy startowej dla rakiet doświadczalnych.

AM

PIRACI POWIETRZNI MANEWRUJĄ

W radzieckim czasopiśmie „Awiacja i Kosmonawtika" ukazała się obszerna praca ppłk. W. Babicza, omawiająca taktykę działań lotnictwa USA w Wietnamie. Poniżej zamieszczamy fragmenty tej pracy. Pomimo stosowania przez lotnictwo USA pełnego arsenału środków technicznych i posunięć taktycznych, barbarzyńskie zamiary amerykańskich piratów powietrznych skazane są na niepowodzenie. Zdecydowany opór obrony przeciwlotniczej bohaterskiej Demokratycznej Republiki Wietnamu, wspieranej braterską pomocą Związku Radzieckiego i innych krajów socjalistycznych, skutecznie krzyżuje brudne plany agresorów amerykańskich.

LOTNICTWO amerykańskie, dokonujące barbarzyńskich nalotów na Demokratyczną Republikę Wietnamu, napotyka zdecydowany opór ze strony obrony przeciwlotniczej tego dzielnego kraju. Bohaterscy żołnierze Wietnamskiej Armii Ludowej odpierają naloty przy pomocy wszystkich posiadanych środków — od zwykłego karabinu poczynając i na rakietach klasy ziemia—powietrze kończąc.

Piraci amerykańscy ponoszą duże straty, w związku z czym zmuszeni są szukać różnych sposobów zwalczania środków obrony przeciwlotniczej DRW.

Amerykanie starają się wykryć system OPL DRW przy pomocy samolotów F-101 w wersji rozpoznawczej, F-8A, A-5c, F-4C, U-2 oraz pocisków rozpoznawczych PQM-g4A i 147 j. Samoloty U-2 i bezpilotowe pociski rozpoznawcze fotografują obiekty OPL z wysokości powyżej 12 000 metrów. Samolot U-2, z uwagi na ograniczone możliwości wykonywania manewrów, lata po trasach wytyczonych wzdłuż granic DRW, nie wchodząc w strefę rażenia przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Pociski rozpoznawcze PQM-34A odpalane są zwykle z samolotu C-130, który zbliża się w tym celu do granic DRW od strony morza lub z Syjamu.

Na małych i średnich wysokościach rozpoznanie lotnicze środków OPL prowadzą, w zasadzie, załogi maszyn F-101, wykorzystując do tego celu pokładowe urządzenia rozpoznawcze. Podczas fotografowania trasowego parze samolotów F-101 towarzyszy zazwyczaj klucz myśliwców.

„Przeciwlotnicy Wietnamskiej Armii Ludowej prawie w ogóle nie używają pocisków smugowych, dlatego też miejsce znajdowania się dział można określić tylko na podstawie wydostających się z luf płomieni" — pisał „Air Force" z kwietnia 1966 r.

Rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne okazało się jednak niewystarczające przy wykrywaniu wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych i dlatego Amerykanie zaczęli stosować na szeroką skalę pokładowe urządzenia radiotechniczne.

Załogi samolotów rozpoznania radiotechnicznego wykrywają cel i przekazują niezbędne informacje samolotom myśliwsko-bombowym, które z kolei atakują środki OPL. Wykonując rozpoznanie i równocześnie naprowadzanie na cel, samolot EC-121K — na pokładzie którego znajdują się urządzenia rozpoznawcze, umożliwiające określenie technicznych parametrów promieniowania i dokonanie namiaru pracującej stacji radiolokacyjnej — patroluje zazwyczaj na wysokości 3000—5000 m nad Zatoką Tonkińską w odległości 30—70 km od brzegu. Chcąc spowodować włączenie stacji radiolokacyjnych Amerykanie wysyłają w rejon rozmieszczenia środków OPL ćwiczebny cel latający lub pocisk do zakłócania urządzeń elektronicznych i pozorowania celu i to właśnie zmusza obsługi stacji radiolokacyjnych do śledzenia go. Po włączeniu się stacji, samolot EC-121K wchodzi w strefę jej promieniowania, a znajdujący się na pokładzie operator określa — przy pomocy urządzeń — azymut oraz odległość do wykrytej stacji i dane te nanosi na pokładowy planszet nawigatorski. Współrzędne celu przekazywane są drogą radiową na lotnisko dyżurującym załogom samolotów myśliwsko-bombowych lub szturmowcom bazującym na lotniskowcu.

Urządzenie służące do rozpoznania radiotechnicznego montuje się również na pokładach samolotów lotnictwa taktycznego. Aparatura ta umożliwia ustalenie momentu wejścia samolotu w strefę działania stacji radiolokacyjnej, określanie częstotliwości, dokonywanie namiarów i rejestrację uzyskanych informacji rozpoznawczych na taśmie.

Amerykański pirat powietrzny major R. Tomicker. Miał być kandydatem na astronautę. W niebie Wietnamu chciał sobie najpierw wprawić rękę... Zestrzelony ogniem karabinów maszynowych znalazł się w niewoli w Demokratycznej Republice Wietnamu.

A oto dzielna obsługa przeciwlotniczego karabinu maszynowego, z którego dosięgnięto zuchwałego pirata. Karabin obsługują kobiety wietnamskie.

Niszczenie obiektów OPL — to jedno z głównych zadań amerykańskiego lotnictwa taktycznego, dokonującego nalotów na Demokratyczną Republikę Wietnamu.

Szef sztabu sił powietrznych USA generał J. P. McConnell, przemawiając w senackiej podkomisji do spraw prowadzenia wojny w Wietnamie, podzielił obiekty stanowiące cele ataków lotniczych na terytorium Wietnamu Północnego na trzy kategorie: 1) bez osłony lub ze słabą osłoną, 2) posiadające silną osłonę składającą się ze wszystkich środków OPL z wyjątkiem rakiet przeciwlotniczych, 3) wyrzutnie pocisków rakietowych.

Jak z tego wynika, działaniom lotnictwa w zakresie niszczenia rakiet przeciwlotniczych wyznacza się szczególną rolę. Sposoby atakowania wyrzutni rakietowych zmieniają się w zależności od warunków terenowych, stopnia przeciwdziałania artylerii przeciwlotniczej broniącej wyrzutni i właściwości zastosowania bojowego używanych środków rażenia.

Atakowanie wyrzutni rakietowych w składzie dużych grup lotniczych nie przyniosło Amerykanom sukcesu. Bombardowanie z lotu poziomego, mimo dużej ilości zrzuconych środków rażenia, okazało się mało skuteczne.

Prasa amerykańska, nawiązując do tych nieudanych nalotów, pisała co następuje: „Pierwsze bombardowania wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych, dokonywane latem 1965 r., nie przyniosły sukcesu. Zbyt często bowiem wyrzutnie pozostawały na miejscu, a rakiet i radiolokatorów już tam nie było. Mobilność całego kompleksu rakietowego Wietnamu Północnego zdumiewa wprost kompetentne czynniki z kierownictwa Sił Zbrojnych USA".

Taktyczne sposoby działań lotnictwa amerykańskiego związane są z wykorzystaniem minimalnej wysokości i wzrokowym poszukiwaniem celu. I jedno i drugie nastręcza w czasie lotu wiele trudności. Dlatego też piloci amerykańscy, chcąc szybciej wykryć cel, wyznaczali w rejonie obiektu doskonale widoczny z powietrza punkt orientacyjny, od którego rozpoczynali budowę manewru umożliwiającego wykonanie ataku. Odcinek lotu przed celem — pokonywany na minimalnej wysokości (50—100 m) — wybierano, w miarę możliwości, prosty. Samoloty F-105D utrzymywały na tym odcinku prędkość w granicach 720—800 km/h.

Zdaniem pilotów amerykańskich lot na takiej wysokości jest trudny, ale pozwala uniknąć ognia przeciwlotniczych pocisków kierowanych, artylerii przeciwlotniczej średniego kalibru i naprowadzenia myśliwców przy pomocy środków radiolokacyjnych. Mała wysokość zapew-

ke", atakowały w drugiej kolejności. W tym przypadku pocisk „Shrike" wykorzystywany był jako środek wskazywania celu.

Stosując manewr przeciwrakietowy, samoloty wyposażone w pociski „Shrike" w wielu przypadkach zbliżały się do celu na małej wysokości (pod dolną granicą strefy rażenia). W takich przypadkach pociski odpalano po wykonaniu „górki" w obrębie 10 km od celu.

Zdaniem czasopisma „Aviation Week", pociski rakietowe „Shrike", przeznaczone do niszczenia stacji radiolokacyjnych, okazały się niezbyt skuteczne, ponieważ żołnierze północnowietnamscy obsługujący stacje nauczyli się paraliżować ataki z zastosowaniem tych pocisków. Większość pocisków „Shrike" — po wyłączeniu stacji radiolokacyjnych — nie trafiało w cel.

Do wielu sposobów, stosowanych przez Amerykanów w zwalczaniu przeciwlotniczych pocisków rakietowych Wietnamskiej Armii Ludowej, zaliczyć należy również manewry wykonywane przez załogi samolotów znajdujących się w powietrzu, aby umknąć przed odpalonym pociskiem.

Piloci amerykańscy, dokonujący nalotów na wyrzutnie przeciwlotniczych pocisków kierowanych, są zdania, że jeśli podczas lotu na wysokości 1500 m zauważy się rakietę w momencie odpalania, to można umknąć przed nią wykonując energiczny skręt o 90 st. i zniżając się poniżej dolnej granicy rażenia. Podczas odpalania pocisku przeciwlotniczego powstaje słup dymu i pyłu, który przy dobrej widzialności może być widoczny z wysokości 1500 m na odległość do 10 km od wyrzutni.

W powietrzu rakieta może być wykryta z dość dużej odległości, ponieważ zdradza ją ślad dymny, bądź też płomień koloru pomarańczowego widoczny z odległości 3 km. W tym przypadku pilot ma do dyspozycji 7 sekund. W tym czasie samolot lecący z prędkością 540—720 km/h jest w stanie osiągnąć dolną granicę strefy rażenia.

tychmiast wprowadzają maszyny w lot nurkowy. Niekiedy grupa obserwacyjna, po wykryciu startu rakiety przeciwlotniczej, sama atakuje wyrzutnię.

Przed startem na wykonanie zadania w zakresie niszczenia środków OPL DRW Amerykanie prowadzą bardzo staranne przygotowanie personelu latającego. W oparciu o dane z rozpoznania, lotnicy zaznaczają na mapach sektory wokół celu, w granicach których spodziewają się ognia środków OPL o różnej intensywności. Następnie wytyczają kierunki podejść podczas ataku. W czasie nalotu na obiekty bronione przez przeciwlotnicze pociski kierowane, uwzględnia się ukształtowanie terenu w rejonie celu i powstające w związku z tym odpowiednie kąty zasłonięcia stacji naprowadzania rakiet.

Samoloty startują na bombardowanie wyrzutni w kolejności zbliżania się poszczególnych grup do celu. Pierwsze startują więc samoloty rozpoznawcze, potem myśliwce osłony i maszyny wytwarzające zakłócenia. W ślad za nimi startują prawie równocześnie grupa demonstracyjna i grupa niszczenia środków OPL w rejonie celu. W odstępie 3—5 minut po nich startują samoloty grupy uderzeniowej.

Rozpoznanie pogody i bezpośrednie rozpoznanie celów odbywa się zwykle na 30 minut do 1 godziny przed atakiem, z uwzględnieniem odległości do lotnisk bazowania (lotniskowców) do zasadniczych rejonów działań.

Myśliwce osłony, przed rozpoczęciem zniżania się grupy uderzeniowej, zajmują pozycje na kierunku prawdopodobnego pojawienia się myśliwców Wietnamskiej Armii Ludowej i przez cały czas trwania ataku manewrują między najbliższym lotniskiem myśliwców Wietnamskiej Armii Ludowej i obiektem ataku. O starcie myśliwców WAL informują pilotów załogi okrętów wojennych, posiadających na pokładzie radiolokacyjne stacje wykrywania, które kursują w odległości 50—60 km od brzegu, lub samoloty EC-121K.

Z chwilą otrzymania sygnału o pojawieniu się myśliwców WAL, piloci grupy osłony wykonują zakręt w kierunku rejonu wskazanego z ziemi i prowadzą poszukiwanie przy pomocy pokładowej radiolokacyjnej stacji wykrywania. Zadanie grupy osłony polega na niedopuszczeniu myśliwców WAL do rejonu działań grup uderzeniowych.

Grupa demonstracyjna (lub odwracająca uwagę) leci zwykle przed grupą uderzeniową i dociera do rejonu celu z pewnym wyprzedzeniem. Samoloty grupy uderzeniowej wykorzystywane są również do niszczenia artylerii przeciwlotniczej osłaniającej wyrzutnię rakietową.

Po zbombardowaniu celu samoloty odlatują parami na małej wysokości w kierunku gór lub morza, gdzie w odległości 80—120 km od celu nad charakterystycznym punktem orientacyjnym wyznacza się miejsce zbiórki.

nia bezpieczeństwo samolotom atakującym cel i umożliwia szybkie wydostanie się ze strefy ognia przeciwlotniczego.

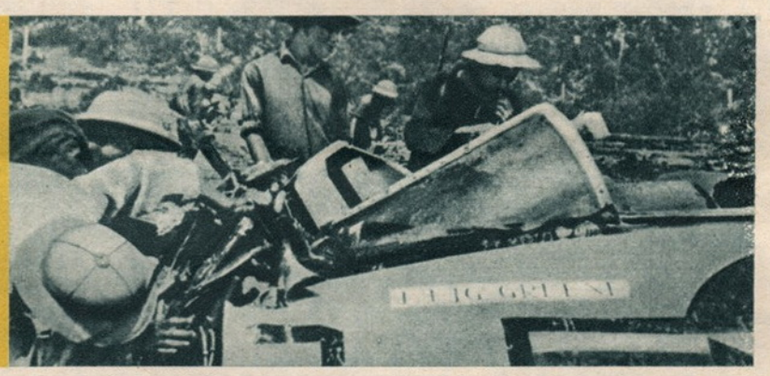
Ponieważ wykorzystanie pokładowych urządzeń radionawigacyjnych w górzystym terenie na małej wysokości jest praktycznie niemożliwe, dowództwo amerykańskich sił powietrznych zmuszone było spowodować, aby personel latający ponownie opanował utracone w ostatnich latach nawyki orientacji wzrokowej. Utrata nawyków spowodowana była tym, że piloci w przeważającej większości wykonywali dotychczas loty na średnich i dużych wysokościach i posługiwali się wyłącznie urządzeniami radionawigacyjnymi.

Wszystkie niemal, stosowane przez lotnictwo amerykańskie, taktyczne sposoby działań na małej wysokości obliczone są na wykorzystanie w czasie lotu uzyskanych uprzednio współrzędnych wyrzutni rakietowych, użycie różnych środków rażenia, łącznie z kierowanymi pociskami „Shrike" służącymi do niszczenia urządzeń radioelektronicznych.

Sposoby niszczenia wyrzutni rakietowych przy pomocy pocisków „Shrike" opracowywane są z uwzględnieniem specyfiki budowy przez pilota manewru w momencie odpalenia pocisku. Pocisk może bowiem dokładnie trafić w stację radiolokacyjną tylko wówczas, gdy cel pewnie utrzymuje się w jej charakterystyce promieniowania. Jeżeli natomiast celem okaże się samolot, wtedy atak może spalić na panewce, ponieważ kierowany pocisk przeciwlotniczy może być odpalony wcześniej niż „Shrike".

Stosowany przez Amerykanów taktyczny sposób atakowania wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych opracowany został z takim wyliczeniem, aby stacja radiolokacyjna prowadziła nie ten samolot, który przewozi pocisk „Shrike", lecz inny cel, znajdujący się na tym samym kierunku w stosunku do stacji. Cel ten może być pozorny (gdy na ekranie stacji ukaże się odbicie powstałe wskutek zakłócenia wytwarzanego przez specjalny samolot) lub rzeczywisty (gdy w sektorze lotu samolotu-nosiciela działa grupa demonstracyjna).

W skład grup myśliwców taktycznych, uczestniczących w atakach na wyrzutnie dywizjonów rakietowych, wchodziły trzy samoloty F-105D i jeden F-105F. Pierwsze zabierały bomby lotnicze i niekierowane pociski rakietowe, a F-105F — dwa pociski rakietowe „Shrike". Posiadając na pokładzie urządzenia do wykrywania stacji radiolokacyjnych i kierowania pociskami, samolot F-105F leciał na czele grupy i pierwszy atakował cel. Pozostałe samoloty, orientując się według wybuchu pocisku „Shrike" atakowały w drugiej kolejności.



Z prawej: Tak zakończył się lot porucznika J. G. Greene, jednego z 2 106 zestrzelonych do 19. VII. br. piratów USA w Wietnamie. Niżej: „Ważne obiekty wojskowe", czyli dzielnica mieszkalna w Hanoi zniszczona w wyniku barbarzyńskiego nalotu amerykańskiego.

Podstawową taktyką „uników" przed przeciwlotniczymi pociskami kierowanymi jest — według czasopisma „Air Force" — gwałtowne nurkowanie. Jeśli rakieta znajduje się w pobliżu, manewr ten powinien być błyskawiczny, aby rakieta nie mogła podążyć za samolotem.

Tygodnik „Aviation Week" twierdzi, że niektóre samoloty amerykańskie wyposażone są w urządzenia rozpoznania radiotechnicznego umożliwiające określenie momentu odpalania rakiety. Dzięki tym urządzeniom można uprzedzić pilotów, że rakieta została odpalona i należy śledzić jej lot.

Organizując naloty na obiekty DRW Amerykanie zaczęli ostatnio wyznaczać specjalne grupy samolotów do obserwowania startów przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Samoloty te latają na średniej wysokości w odległości 30 km od wyrzutni rakietowych. Piloci, gdy tylko zauważą start pocisków, natychmiast informują o tym załogi samolotów znajdujących się w rejonie wyrzutni i te na-

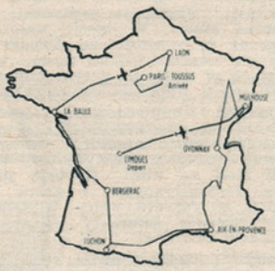
Omawiając wyniki doświadczeń lotnictwa amerykańskiego w zwalczaniu artylerii przeciwlotniczej Wietnamskiej Armii Ludowej osłaniającej wyrzutnie rakietowe, czasopismo „Aviation Week" pisze, że „stanowiska ogniowe rakiet osłaniane są przez lufową artylerię przeciwlotniczą, łącznie z działami naprowadzanymi przy pomocy stacji radiolokacyjnych. Stanowi to ogromne niebezpieczeństwo dla samolotów usiłujących atakować wyrzutnie rakietowe z małej wysokości. Wietnam Północny posiada tak ogromną ilość artylerii przeciwlotniczej, że zniszczenie jej może się okazać zadaniem niemożliwym do wykonania".

Tak więc, działania lotnictwa amerykańskiego w zakresie niszczenia wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych Wietnamskiej Armii Ludowej połączone są z dokładnym rozpoznaniem radiotechnicznym, tworzeniem i wykorzystywaniem różnych grup ubezpieczenia zapewniających samolotom z środkami rażenia skryte podejście do celu i niespodziewane zaatakowanie go.

Angażując dużą liczbę samolotów do bombardowania obiektu, Amerykanie starają się tworzyć różne grupy ubezpieczenia, które nie uczestniczą bezpośrednio w atakowaniu celu. Nie można również zapominać o tym, że niepostrzeżone podejście lotnictwa do obiektów OPL DRW uwarunkowane jest nie tylko działaniem grup ubezpieczenia, lecz i górzystym terenem, który powoduje powstawanie dużych kątów zasłonięcia stacji radiolokacyjnych.

Na zakończenie należy podkreślić, że mimo stosowania różnych manewrów i posunięć taktycznych, plany amerykańskich piratów powietrznych skazane są na niepowodzenie. (LH)

LOTNICZY TOUR DE FRANCE



W dniach od 13 do 22 lipca br. odbył się 15 Lot Dookoła Francji dla Młodych Pilotów, organizowany przez Francuską Federację Sportu Samolotowego. Długość trasy Lotu wyniosła 3 200 km. Start — w Limoges, meta — w Paryżu. Prawo uczestnictwa w imprezie mieli piloci w wieku od 17 do 21 lat. Na starcie stanęło 60 maszyn dwunastu różnych typów. Obok — mapka obrazująca trasę Lotu.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

● **Rząd USA** upoważniony został przez senat do wydatkowania w bieżącym roku budżetowym sumy 4 791 mln dolarów na badania kosmiczne. Mniej więcej połowa wydatków przeznaczona jest na opracowanie metod wysyłki kosmonautów na Księżyc i ich bezpiecznego powrotu na Ziemię.

● **Opóźnienia** nie tylko w programie „Apollo" mają Amerykanie — wynika z informacji czasopisma „Technology Week". W ciągu niespełna dwóch lat koszt programu MOL (zbudowania pilotowanego laboratorium orbitalnego) wzrósł o 700 mln dolarów, a terminy wystrzelenia na orbitę uległy przeszło dwuletniej zwłoce. Jak zapowiedział McNamara, przewidywany ogólny koszt programu MOL wynosi obecnie 2,2 mln dolarów.

● **Instytut** Technologii w Pasadenie (Kalifornia), po zapoznaniu się ze szczegółami lądowania sondy księżycowej „Surveyor-3" wysuwa przypuszczenie, że na powierzchni Księżyca mogą się znajdować odłamki skał i kamienie dające silny odblask; mogą one całkowicie zakłócać działanie radarowych urządzeń nawigacyjnych i kontrolnych. Jak wiadomo, „Surveyor-3" przed wylądowaniem w rejonie Oceanu Burz dwukrotnie podskoczył. Zdaniem ekspertów było to wynikiem defektu urządzeń radarowych na pokładzie, których funkcjonowanie zakłóciły właśnie tajemnicze kamienie zalegające w tym miejscu powierzchnię Księżyca. Sonda księżycowa ostatecznie unieruchomiona została na sygnał radiowy z Ziemi.

● **Czasopismo** radzieckie „Awiacja i Kosmonawtika" pisze, że załogi statków kosmicznych podczas długich lotów międzyplanetarnych powinny mieć możliwość wspólnego zasiadania do posiłków. Czas pracy winien być tak rozplanowany, aby co najmniej dwóch kosmonautów mogło równocześnie korzystać z przerwy na wypoczynek. Wpłynie to dodatnio na stan systemu nerwowego i nastrój załogi. Kosmonauci nie powinni pracować bez przerwy dłużej niż 4 godziny.

● **W czasie** badań w laboratoryjnych komorach próżniowych okazało się, że psy przetrzymywały krótkotrwałe obniżenie ciśnienia czystego tlenu od wartości 0,2 atn. (co odpowiada wysokości 10 km n.p.m.) do wartości praktycznej równej 0, a szympans wytrzymywał 150-sekundowy pobyt w próżni. Obecnie planuje się wykonać podobne doświadczenia z ludźmi. Odkrycie to jest pocieszające dla kosmonautów, bo wykazuje, iż w przypadku nagłej dekompresji kabiny kosmonauci będą mieć dostateczną ilość czasu na zamknięcie skafandrów i podjęcie innych niezbędnych czynności zabezpieczających.

SPORT SAMOLOTOWY

● **W Szwecji** znajduje się ogółem 659 samolotów prywatnych (turystycznych, sportowych, dyspozycyjnych). W W roku 1965 wylatano 98 902 godziny, co stanowi 45% więcej niż w roku poprzednim.

● **W biuletynie** oficjalnym Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), obejmującym okres od 1 kwietnia do 30 czerwca b.r. zarejestrowane zostały m. in. następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA C. 1 — grupa I — prędkość na trasie zamkniętej 500 km: E. Lesher (USA), 22.5.67 — 292 km/h

KLASA C. 1. C. — grupa I — wysokość: W. Cable (USA), 13.5.67 — 12 725 m

KLASA C. 1 — grupa III — prędkość na trasie zamkniętej 1 000 km: Lidia Zajcewa (ZSRR), 28.3.67 — 1 310 km/h.

● **Francuskie** ośrodki szkolenia pilotów samolotowych są sukcesywnie wyposażane w czechosłowackie samoloty Zlin „Trener". Do tej pory znajdowało się od roku w eksploatacji na terenie Francji 30 „Trenerów", a obecnie zamówionych zostało dalszych 12 maszyn tego typu.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **W istnej** powodzi międzynarodowych rekordów spadochronowych, zatwierdzonych ostatnio przez FAI, znajdujemy 37 rekordów ustanowionych przez grupy skoczków Związku Radzieckiego (22 przez grupy męskie i 15 przez grupy kobiece) oraz 5 rekordów ustanowionych przez grupy skoczków Bułgarii (2 przez grupy męskie i 3 przez grupy kobiece). W skokach grupowych pięciokrotnie grupy legitymowały się fantastycznym wynikiem 0,00 m, czyli lądowaniem w samym centrum koła! Trzykrotnie sztuki tej dokonały czteroosobowe grupy radzieckie, raz trzyosobowa grupa bułgarska i raz pięcioosobowa grupa również bułgarska. Wyników między 0 i 1 m było aż 27!

● **Świetne** wyniki w skokach pejedyńczych na celność lądowania zatwierdziła niedawno FAI. Oto one: w klasie G. 1. D. (mężczyźni) — nocny skok W. Müllera (NRD) z 1 000 m — 0,00 m; nocny skok L. Garusa (NRD) z 1 500 m — 0,895 m; w klasie G. 1. D. (kobiety) — dzienny skok spadochroniarki radzieckiej z 1 500 m — 0,09 m; dzienny skok W. Sieliwierstowej (ZSRR) z 2 000 m — 0,30 m; nocny skok B. Hausdorf (NRD) z 600 m — 1,11 m; w klasie G. 1. E. (kobiety) — dzienny skok T. Morozowej (ZSRR) z 2 000 m — 0,10 m; nocny skok G. Adler (NRD) z 600 m — 0,97 m.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● **FAI** zatwierdziła rekord międzynarodowy radzieckiego pilota A. Gorbaczewa, który w dniu 27.4.67 przeleciał na śmigłowcu (klasa E. 1. D.) trasę zamkniętą długości 1 396 km.

● **Zatwierdzone** zostały oficjalnie rekordy międzynarodowe, ustanowione w dniu 15.5.67 i 15.6.67 przez amerykańskiego pilota I. Bensena na wiropłacie, w klasie E 3/E 3A:

— odległość na trasie zamkniętej — 119,4 km
— prędkość na trasie zamkniętej 100 km — 82,5 km/h
— odległość w linii prostej — 133,3 km
— wysokość — 2 176 m
— prędkość na bazie 3 km — 118,81 km/h
— prędkość na bazie 15/25 km — 127,15 km/h.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

W ULAN BATOR odbyło się w dniach 22—27 czerwca br. kolejne posiedzenie sekcji transportu lotniczego Komisji Transportowej RWPG. W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier oraz ZSRR. W czasie sesji dyskutowano przede wszystkim nad działalnością towarzystw lotniczych krajów członkowskich RWPG w r. ub. Rozważane były oprócz tego sposoby dalszego usprawnienia działalności eksploatacyjnej tych towarzystw.

RUMUNIA uruchomiła nową linię lotniczą Bukareszt — Londyn. Trasę tę obsługiwać będą samoloty Il-18. Obecnie Rumunia ma połączenie lotnicze ze wszystkimi stolicami Europy. Wkrótce ma być otwarta nowa linia łącząca Bukareszt ze Stambułem (Turcja) i Bejrutem (Liban).

INDYJSKIE linie „Air India" uruchomiły połączenie na trasie Bombaj — Bruksela, przez Delhi, Teheran i Rzym. Trasę tę samoloty „Air India" pokonują w 12 godzin i 35 minut.

RZĄD Iraku zakazał działalności zachodnioniemieckiego towarzystwa lotniczego „Deutsche Lufthansa". Poprzednio władze irackie oświadczyły, że samoloty brytyjskie, amerykańskie i zachodnioniemieckie nie mają prawa lądować w portach lotniczych Iraku.

SARI — STRÓJ URZĘDOWY

Począwszy od lipca br. wszystkie pracowniczki indyjskich linii lotniczych „Air India" zatrudnione w recepcji otrzymały nowy strój urzędowy — tradycyjne indyjskie „sari". Na zdjęciu: Jedna z recepcjonistek, Purnima Mazumalar, w „sari". Kolor ubioru: zielonkawy. Materiał — jedwab. Przewidziane są różne odmiany „sari".

POLONICA

● **Na okładce** francuskiego miesięcznika lotniczego „Aviasport" (nr 7 z lipca br.) widnieje szybowiec polskiej konstrukcji „Foka" na lotnisku francuskim Fayence. „Foka" jest w barwach... zachodnioniemieckich.

● **W szwajcarskim** miesięczniku lotniczym „Schweizer Aero-Revue" z lipca br. zamieszczona została fotografia polskiego odrzutowca treningowego TS-11 „Iskra" i pilota doświadczalnego inż. Andrzeja Abłamowicza.

RÓŻNE

● **Salon Paryski** odwiedziło, jak podają organizatorzy, w ciągu dziesięciu dni przeznaczonych dla zwiedzających 300 000 osób. Do tego dochodzi 500 000 widzów oglądających pokazy lotnicze w powietrzu.

● **Największe** we Francji prywatne przedsiębiorstwo produkcji sprzętu lotniczego GAMD (Generale Aeronautique Marcel Dassault) przejęło ostatnio inną prywatną firmę lotniczą — Breguet Aviation. Fuzja ta popierana była przez rząd francuski, zainteresowany w koncentracji sił przemysłu lotniczego Francji. Obecnie połączone firmy zatrudniają ogółem 12 000 osób.

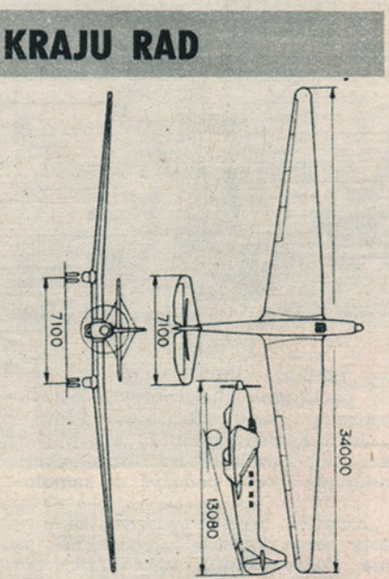
50 SAMOLOTY KRAJU RAD

ANT - 25 (RD)

WE wrześniu 1934 r. załoga w składzie M. Gromow, A. Filin i I. Spirin na nowym jednosilnikowym samolocie ANT-25 przeleciała w ciągu 75 godzin odległość 12 411 km po trasie zamkniętej. Był to absolutny rekord odległości lotu bez lądowania. W czerwcu 1936 r. piloci W. Czkałow, G. Bajdukow i A. Bieliakow na takim samym samolocie wykonali przelot bez lądowania z Moskwy na Daleki Wschód, lądując na plaży wyspy Udd po przeleceniu 9 374 km. W roku 1937 ta sama załoga na ANT-25 przeleciała z Moskwy przez Biegun Północny do Portland (USA). Miesiąc po tym przelocie druga radziecka załoga w składzie M. Gromow, A. Jumaszew i S. Danilin przeleciała na ANT-25 z Moskwy przez Biegun Północny do San Jacinto, koło granicy USA z Meksykiem (11 500 km w ciągu 62 godzin 17 minut).

Wspaniały samolot ANT-25 zbudowała brygada konstruktorska Pawła Suchoja, pracująca pod kierunkiem A. N. Tupolewa i grupa naukowców z CAGI kierowana przez W. Wietczynkina. W czerwcu 1932 r. ukończono projektowanie samolotu i zaczęła się budowa. Rok później — samolot został oblatany.

ANT-25 (RD — rekord dalnosti) był wolnonośnym dolnopłatem metalowej konstrukcji. Posiadał skrzydła o wyjątkowo dużej rozpiętości, 2,5 raza przewyższającej długość samolotu. Z jednym silnikiem AM-34R prędkość podróżna ANT-25 wynosiła 185 km/h, pułap — 6 000 m, zasięg — 1 300 km.



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

■ *Na liście startowej tegorocznego Pucharu Szybowcowego Europy — jak dumnie nazwali Francuzi swoje zawody międzynarodowe tzw. „Osiem dni w Angers" — znajdowało się 56 pilotów z ośmiu krajów. Najliczniej reprezentowana była Francja — 26 szybowników, dalej Belgia — 11, NRF — 9, Szwajcaria — 4, Wielka Brytania — 3 oraz po jednym z Danii, Włoch i Polski. Nasz reprezentant Jerzy Popiel spotka się z całą czołówką tych krajów. Będzie on startował na „Foce-4". Również na „Fokach" będą walczyć Belg de Preter i Szwajcar Rigazio.*

■ *W szybowcowym Pucharze Francji (zawody całoroczne) prowadził w połowie lipca br. Daniel Quemere (Fayence) — 6 585 pkt, przed Camille Labar (Boulogne-Billancourt) — 5 906 pkt i Jean-Pierre Cartry (Boulogne-Billancourt) — 5 688 pkt.*

■ *Jednym z najaktywniejszych klubów szybowcowych w Argentynie jest „Albatros". W rozegranych tam w końcu lutego br. zawodach klubowych z udziałem 50 zawodników uzyskano szereg wartościowych wyników. Trójkąty 100 i 200 km wygrał Hossinger z prędkościami 72,6 oraz 71,7 km/h. Latał on na szybowcu SH. Również na SH latał zwycięzca przelotu po wyznaczonej trasie Manuel Fentanes, który przeleciał aż 610 km. Na „Foce" natomiast uzyskana została maksymalna wysokość — 4 200 m.*

■ *W pucharze Bregueta, o który walczą szybownicy francuscy, prowadzi aktualnie Labar (Boulogne-Billancourt) — 12 156 pkt w klasyfikacji indywidualnej, a w zespołowej Aeroklub de Boulogne-Billancourt — 48 714 pkt.*

MAŁY MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

„COFFEE", to model z napędem gumowym klasy „Coupe d'Hiver". W warunkach beztermicznych model ten uzyskuje średni czas lotu 105 s. A oto opis konstrukcji.

Kadłub wykonany z 4 podłużnic balsowych o przekroju 3 x 3 mm, pomiędzy którymi w części przedniej znajdują się deseczki balsowe o grubości 2,5 mm, a w części tylnej — rozpórki z miękkiej balsy 3 x 3 mm. Za płatem znajduje się okienko z pleksi, które pozwala obserwować tylne zawieszenie gumy w kadłubie. Ciężar oklejonego kadłuba ze statecznikiem pionowym wynosi 31 G.

Płat — niedzielony, konstrukcji całkowicie balsowej. Krawędź natarcia z balsy średniej twardości — 4 x 5 mm, dźwigary — 3 x 3 mm, 3 x 2 mm oraz 3 x 3 mm. Krawędź spływu z twardej balsy 2 x 12 mm, żeberka wykonane z miękkiej balsy 1 mm. Na krawędzi spływu naklejone są ochraniacze wykonane z cienkiej folii aluminiowej. Płat oklejony dwubarwnym papierem japońskim i trzykrotnie cellonowany. Ciężar gotowego płata wynosi 20,5 G. Płat przymocowany jest do bambusowych kołeczków w kadłubie przy pomocy gumy.

Statecznik poziomy wykonany całkowicie z balsy: krawędź natarcia — 4 x 4 mm, dźwigar z twardej balsy — 3 x 2 mm, krawędź spływu — 2 x 10 mm, żeberka z miękkiej balsy — 1 mm. Statecznik pokryty papierem japońskim i dwukrotnie cellonowany ma ciężar 4 G.

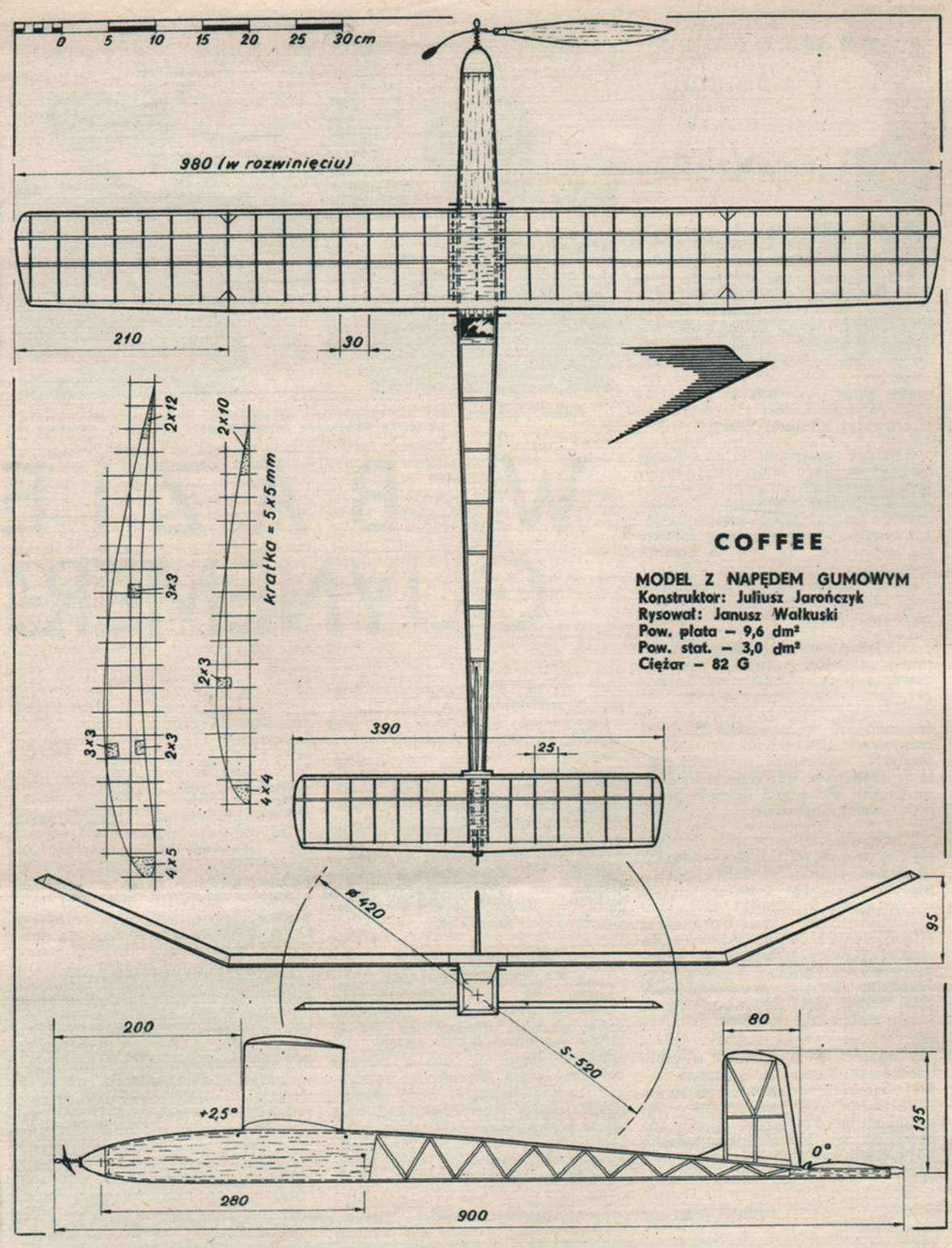
Śmigło jednołopatowe, składane, z balsy średniej twardości (pokryte papierem japońskim) i osadzone w duralowej rurce. Średnica śmigła — 420 mm, skok nastawny, wklęsły profil łopatki posiada grubość 1,3 mm w 30% od krawędzi natarcia. Oś śmigła wykonana z drutu stalowego ⌀ 2 mm. Ciężar śmigła wraz z grzybkiem wynosi 17 G.

Tylne zawieszenie gumy na rurce z elektronu. Napęd stanowi 6 pasm gumy „Pirelli" o przekroju 6 x 1 mm, nasmarowanych olejem rycynowym (ciężar 9,5 G). Czas pracy śmigła wynosi 25 s przy 320 obr./min.

Całkowity ciężar modelu w locie wynosi 82 G.

W czasie pracy śmigła model krąży w prawo i wznosi się na wysokość 25 metrów, natomiast w locie ślizgowym krąży w lewo.

JULIUSZ JAROŃCZYK



COFFEE

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM
Konstruktor: Juliusz Jarończyk
Rysował: Janusz Wałkuski
Pow. płata — 9,6 dm²
Pow. stat. — 3,0 dm²
Ciężar — 82 G

KRONIKA

ZIELONA GÓRA

25 CZERWCA br. na lotnisku w Żarach odbyły się ogólnopolskie zawody modeli swobodnie latających. W imprezie startowało 101 zawodników, reprezentantów 11 aeroklubów regionalnych. Jedyną zawodniczką, która wzięła udział w imprezie, była Zofia Pelc z Aeroklubu Wrocławskiego.

Warunki atmosferyczne dopisały. Słoneczna pogoda również zachęciła publiczność z Żarów i z okolic do odwiedzenia lotniska. Dobre warunki termiczne towarzyszyły zawodnikom przez cały dzień.

Gospodarzem zawodów modelarskich był Aeroklub Ziemi Lubuskiej, a kierownikiem imprezy, wiceprezes AZL — Zdzisław Konik.

A oto najlepsi zawodnicy: w kategorii F 1 A — 1. St. Lipiński (Zielona Góra) — 825 pkt., 2. A. Duchaczek (Wrocław) — 820 pkt., 3. G. Marciniak (Zielona Góra) — 810 pkt.

W kategorii F 1 B: 1. K. Wodniczak (Ostrów) — 831 pkt., 2. N. Parucha (Opole) — 822 pkt., 3. J. Bury (Poznań) — 680 pkt.

W kategorii F 1 C: 1. G. Grabarkiewicz (Wrocław) — 673 pkt., 2. St. Różycki (Wrocław) — 620 pkt., 3. Z. Janecki (Zielona Góra) — 538 pkt.

Zawody żarskie przebiegały sprawnie. Jedynie mały incydent z zawodnikiem Aeroklubu Szczecińskiego — J. Barczewskim — zakłócił sportową atmosferę zawodów. Jak się okazało, wspomniany zawodnik zamiast 50-metrowego holu używał holu o długości 90 m. Widocznie za wszelką cenę chciał wygrać. I za to zapłacił dyskwalifikacją.

Eugeniusz Fedoruk

Z ostatniej chwili

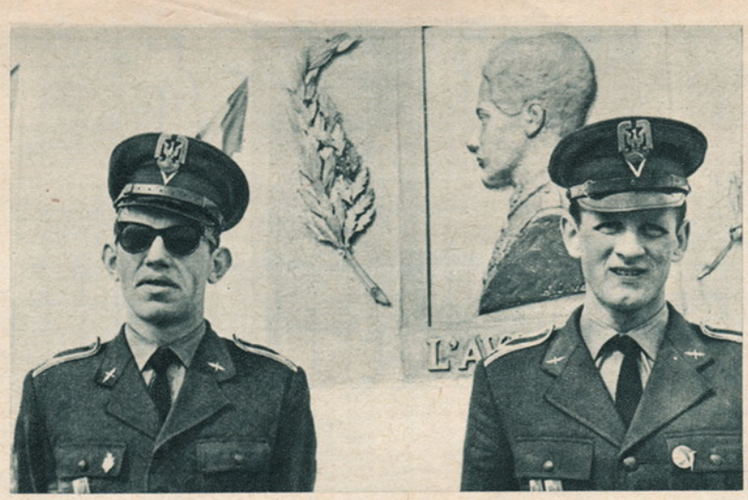
WYNIKI RADIOMODELARSKICH MISTRZOSTW ŚWIATA FAI

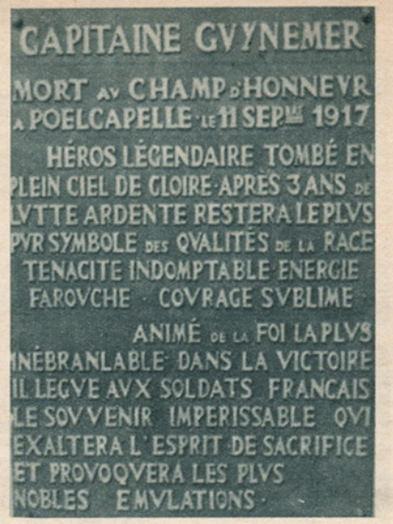
W dniach 21—26 czerwca br. rozegrano na lotnisku Ajaccio na Korsyce (Francja) V mistrzostwa świata FAI radiomodeli akrobacyjnych z napędem.

Zwyciężył P. Kraft (USA) — 16 496 pkt. Drugie miejsce zajął P. Marrot (Francja) — 15 265 pkt., trzecie — K. Bauerheim (NRF) — 14 875 pkt., czwarte — D. Spreng (USA) — 14 861 pkt., piąte — W. Schmitz (NRF) — 14 705 pkt., szóste W. Matt (Lichtenstein) — 14 411 pkt.

Warto podkreślić, że ekipa NRF przylatywała specjalnym samolotem na treningi do Ajaccio, a prasa modelarska tego kraju od dłuższego czasu chełpliwie zapowiadała Niemca jako bezapelacyjnego mistrza świata. Jej zdaniem ekipa NRF była przygotowana technicznie i pilotażowo, jak nigdy dotąd. Niewiele to pomogło.

REWIZYTA POLSKICH LOTNIKÓW WE FRANCJI





Polscy podchorążowie pod pomnikiem Guynemera. Napis pod płaskorzeźbą przedstawiającą sławnego pilota głosi: „Kapitan Guynemer poległ na polu chwały 11 września 1917 roku w Poelcapelle..."

W BAZIE „GUYNEMER"

RAJMUND KULIŃSKI

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski"

KTOŚ mówi, że na płycie lotniska jest nawet orkiestra. Przed chwilą wylądowaliśmy w bazie lotnictwa francuskiego nr 102 pod Dijon. Nasza czterosilnikowa maszyna kołuje pod hangary. Spoglądam na zegarek. Jest godzina 10.10. Rankiem 5 maja odlecieliśmy z Salon de Provence, żegnani przez komendanta Ecole de l'Air generała Lecerf i wyższych oficerów tej lotniczej uczelni.

Samolot zatrzymał się na betonowej płycie przed hangarami. Orkiestra francuskich lotników gra marsza. Wychodząc z samolotu, dostrzegam po prawej stronie hangarów jakiś obelisk. Nieco później miałem się dowiedzieć, że jest to pomnik wzniesiony legendarnemu pilotowi Francji, kapitanowi Guynemer, którego imię nosi zresztą garnizon lotniczy pod Dijon.

Oficjalne powitanie, a potem już mniej oficjalne rozmowy. Zarówno dowódca bazy, płk Bernard de Royer, jak i inni oficerowie francuscy — weterani walk powietrznych na frontach II wojny światowej, w rozmowach odwoływali się do wojennych wspomnień, podkreślając, iż w 1940 roku wspólnie z Polakami bronili nieba nad Francją przed hitlerowską Luftwaffe.

I wypada chyba w tym miejscu powiedzieć, że w walkach powietrznych nad ziemią francuską uczestniczyło wtedy 136 polskich pilotów wchodzących w skład 1 dywizjonu „Warszawskiego" oraz 17 kluczy przydzielonych do dywizjonów francuskich. Polacy zestrzelili 51 samolotów nieprzyjaciela i 6 maszyn uszkodzili. Tak więc prawie co drugi pilot polski miał na swoim koncie jeden zestrzelony samolot niemiecki.

I jeszcze jeden moment wypada odnotować. Kiedy kierownictwo naszej delegacji wręczało oficerom francuskim upominki, dowódca bazy dziękując powiedział między innymi, że do dziś pamięta książkę poświęconą walkom Polaków o swe narodowe wyzwolenie pt. „Kosynierzy śmierci", którą przeczytał kiedyś w młodości.

Ale nawet samo Dijon — stolica Burgundii (dziś 150 tysięcy mieszkańców) łączy się z dawnymi dziejami Polski i najnowszą historią polskiego oręża. To właśnie mieszkańcy Dijon po powstaniu listopadowym przyjęli serdecznie liczną grupę polskich emigrantów. W okolicach stolicy Burgundii w połowie czerwca 1940 roku stoczyła dramatyczną bitwę z przeważającymi siłami niemieckimi polska 10 brygada kawalerii pancernej.

WCZORAJ I DZIŚ NAJSTARSZEJ BAZY

Ale po tej dygresji powróćmy znów do bazy lotniczej nr 102. W Dijon gościliśmy kilka godzin. Gospodarze zapoznali nas z historią tej bazy i jej aktualnym wyposażeniem. W hangarze pary dyżurnej Francuzi zademonstrowali nam ubiór wysokościowy, w jakim piloci latają na myśliwcach „Mirage-III C". Obserwowaliśmy także starty oraz lądowania tych maszyn z użyciem spadochronów hamujących. Specjalnie dla polskich gości Francuzi zademonstrowali grupowy przelot czterech myśliwskich maszyn na wysokości około 150 metrów. Poderwali także w powietrze systemem alarmowym parę dyżurną.

Baza lotnicza w Dijon-Longvic należy do najstarszych baz francuskiego lotnictwa wojskowego. Jej początki sięgają roku 1912, a więc czasów, kiedy w ogóle na świecie tworzono pierwsze jednostki lotnictwa obserwacyjnego. Garnizon w Dijon jako baza francuskiego lotnictwa wojskowego został ostatecznie zorganizowany w 1914 roku. Od 1916 roku w bazie tej stacjonują eskadry myśliwskie. Uczestniczą one w walkach powietrznych z niemieckimi samolotami typu Rumpler, Albatros, Fokker. Po 1920 roku eskadry myśliwskie wskutek różnych powojennych reorganizacji ustąpiły miejsca w Dijon 32 pułkowi lotnictwa obserwacyjnego. Myśliwce powróciły tu znów w roku 1932. Sześć lat później, w 1938 roku, w bazie tej stacjonowały następujące jednostki: 7 pułk lotnictwa myśliwskiego, 3 pułk lotnictwa myśliwskiego i 508 grupa lotnictwa obserwacyjnego.

Jednostki te uczestniczyły w walkach powietrznych w kampanii 1939—1940. W maju 1940 roku baza została zbombardowana przez Luftwaffe. W okresie wojny aż do wyzwolenia lotnisko było wykorzystywane przez hitlerowców. W latach powojennych bazę zmodernizowano i przystosowano do potrzeb lotnictwa odrzutowego.

2 PUŁK MYŚLIWSKI

Aktualnie w bazie nr 102 stacjonuje 2 pułk myśliwski (2-e Escadre de Chasse). Jednostka ta została utworzona w 1933 roku, ale początki tego pułku to historia narodzin francuskiego lotnictwa wojskowego. Dywizjony i eskadry tworzące 2 pułk myśliwski uczestniczyły w obu wojnach światowych. Piloci tych jednostek wsławili się w kampanii 1939—1940, walczyli w szeregach sił powietrznych „Wolnej Francji", zaś w latach 1944—45 wspólnie z eskadrami RAF wymiatali samoloty Luftwaffe znad ziemi francuskiej.

W Dijon 2 pułk myśliwski stacjonuje od 1949 roku. To ta właśnie francuska jednostka bojowa została pierwsza wyposażona w samoloty odrzutowe. W 1949 roku pułk ten otrzymał maszyny „Vampire" i kolejno w 1953 roku — „Ouragan", 1956 roku — „Mystere-IV", w 1961 roku — „Mirage-III C", które dotychczas są na uzbrojeniu tej jednostki.

Historia i tradycje bojowe 2 pułku myśliwskiego to wielki fragment dziejów francuskiego lotnictwa wojskowego. Zaznaczmy także, że w 1950 roku w pułku tym zorganizowano pierwszy francuski zespół akrobatyczny na samolotach odrzutowych. Nosił on nazwę „Patrouille de France".

NAJSŁYNNIEJSZE BYŁY „BOCIANY"

A oto kilka szczegółowszych danych o historii i dniu dzisiejszym tego pułku. 2 pułk myśliwski składa się z trzech dywizjonów (escadrons). Znakiem rozpoznawczym dyonu 1/2 „Cigognes" jest bocian. Emblemat ten dywizjon nosi od 1912 roku. Eskadrą (escadrille) SPA 3

Na lotnisku bazy „Guynemer" orkiestra francuskich lotników powitała nas marszem.

tego dywizjonu dowodził w czasie I wojny światowej słynny kapitan Guynemer. W wojnie 1914—1918 eskadra ta odniosła 171 zwycięstw nad samolotami niemieckimi. Eskadrą SPA 103 dowodził w I wojnie światowej nie mniej słynny Rene Fonck. W analogicznym okresie piloci tej eskadry zapisali na swoje konto 106 strąconych maszyn niemieckich.

Dywizjon 2/2 „Cote-d'Or" (Złote 1939—1940 odniósł 28 zwycięstw. Został odznaczony Medalem Wojennym za Zwycięstwo.

Dywizjon 2/2 „Cote-d'Or" (Złote Wybrzeże) został rozwiązany w październiku 1957 roku i reaktywowany 1 kwietnia 1965 roku. W skład tego dywizjonu wchodzą znane już w czasie I wojny światowej eskadry: SPA 65 „Chimere" (Chimera) i SPA 57 „Mouette" (Mewa). Pierwsza została sformowana w Lyonie 2 sierpnia 1915 roku. Dowodził nią słynny pilot de Nungesser, który zestrzelił 45 samolotów niemieckich. Cała zaś eskadra do 11 listopada 1918 roku odniosła 108 zwycięstw.

Eskadra „Mewa" również została sformowana w Lyonie 10 maja 1915 roku. Dowodził nią podporucznik Chaput. Pod koniec I wojny światowej miała ona na swym koncie 89 zwycięstw. W kampanii 1939 —1940 piloci tej eskadry zestrzelili 39 samolotów niemieckich.

I wreszcie słów kilka o dywizjonie 3/2 „Alsace" (Alzacja). Nie ma on wprawdzie tak długiej historii jak dwa poprzednie, ale również wsławił się licznymi zwycięstwami w czasie II wojny światowej. Został on sformowany w Libii w 1941 roku jako pierwsza jednostka lotnicza „Wolnej Francji". Od 1943 roku piloci tego dyonu latali na samolotach typu „Spitfire". Do końca wojny zestrzelili 50 samolotów niemieckich. Dywizjon ten został odznaczony Legią Honorową. Dwie eskadry tego dywizjonu noszą nazwy „Strasbourg" i „Mulhouse".

Aktualnie 2 pułk myśliwski składa się z dwóch dywizjonów operacyjnych: 1/2 „Cigognes" i 3/2 „Alsace". Każdy z tych dywizjonów ma na uzbrojeniu 15 samolotów „Mirage-III C". Zaznaczmy w tym miejscu, że 2 pułk lotnictwa myśliwskiego był pierwszą francuską jednostką bojową wyposażoną w tego typu samoloty. W skład pułku wchodzi także dywizjon szkolny, dywizjon obsługi lotniczo-technicznej oraz dywizjon obsługi techniczno-elektronicznej.

Dywizjon szkolny szkoli młodych pilotów ze szkoły myśliwskiej na dwumiejscowym samolocie „Mirage-III B" i jednomiejscowym samolocie „Mirage-III C" na rzecz dywizjonu 2/2 „Cote d'Or" oraz innych jednostek bojowych wyposażonych w maszyny typu „Mirage-III E" (szturmowe) i „Mirage-III R" (rozpoznawcze).

Myśliwiec „Mirage-III C" zastąpił w 1961 roku w 2 pułku samolot „Mystere-IV". Samoloty tego typu produkuje firma Societe Generale Aeronautique Marcel Dassault. Wyposażone są one w silniki odrzutowe ATAR 9 B. Osiągają prędkość 2 Ma, pułap od 18 do 21 tysięcy metrów.

GUYNEMER, FONCK I INNI...

Na obelisku poświęconym pamięci Guynemera jest płaskorzeźba przedstawiająca tego legendarnego pilota Francji. Napis głosi: „KAPITAN GUYNEMER POLEGŁ NA POLU CHWAŁY 11 WRZEŚNIA 1917 ROKU W POELCAPELLE..."

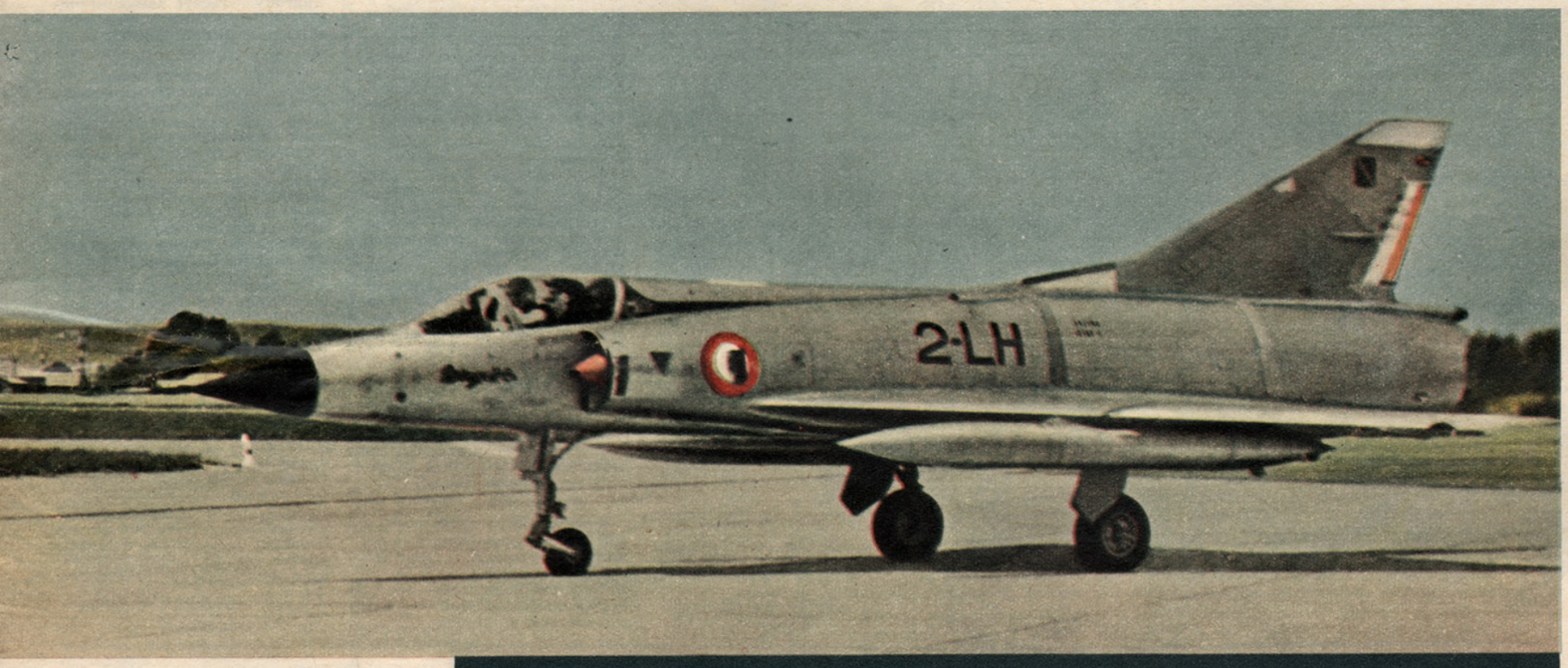
Stałem z grupą podchorążych pod tym obeliskiem. Zwiedzaliśmy także gabinet historii dywizjonu „Bocianów". Zgromadzono tu wiele pamiątek dotyczących dziejów tej jednostki. Jest tu na przykład stół, przy którym w czasie I wojny światowej pracował Guynemer. Na rogach stołu wyrzeźbione są cztery bociany.

— Kiedy niemieccy piloci dostrzegali nasze samoloty ze znakiem bociana — opowiadał nam oficer francuski — z reguły nie podejmowali walki. Uciekali. Guynemer odniósł 75 zwycięstw powietrznych. Zginął nad ziemią belgijską, mając 22 lata. Po jego śmierci koledzy mówili, że poleciał wykonać zadanie bojowe i nie wrócił do bazy. Nigdy nie padły słowa: „Guynemer zginął, został pokonany".

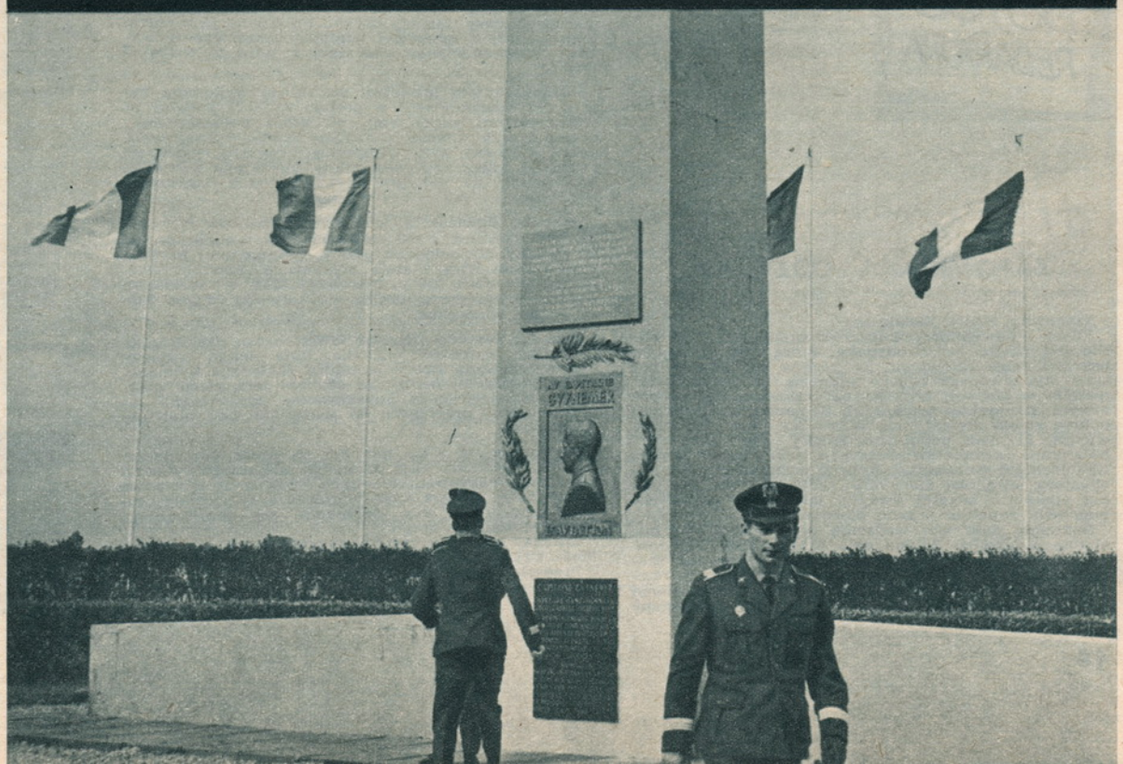
Jest w gabinecie historii dziennik lotów dywizjonu „Bocianów". Pierwsze wpisy w tym dokumencie pochodzą sprzed ponad 50 lat, a więc z okresu I wojny światowej. Są także liczne zdjęcia Guynemera i Rene Foncka. Ci dwaj piloci dzielili między sobą sławę francuskich lotników w tym czasie, kiedy trwały ciężkie walki pod Verdun. Fonck zestrzelił także 75 niemieckich samolotów. Opromieniony sławą niezwyciężonego, już jako podpułkownik w 1926 roku Fonck po wypadku lotniczym (samolot, na którym miał z radiotelegrafistą Clavier i mechanikiem Isłamowem przelecieć nad północnym Atlantykiem — rozbił się przy starcie) faktycznie zakończył swoją wielką karierę lotniczą.

Charles Nungesser z dywizjonu „Cote-d'Or" — to również ciekawa postać. Zanim został lotnikiem, zanim wsławił się niezwykłą odwagą i brawurą w walkach powietrznych (zestrzelił 45 samolotów niemieckich) — wędrował po różnych krajach i kontynentach, imał się różnych zawodów. Latał najpierw w lotnictwie bombowym, ale jego temperamentowi bardziej odpowiadały samoloty myśliwskie, więc znalazł się w bazie Dijon. Odnosił liczne zwycięstwa, na francuskim niebie był postrachem dla Niemców i choć był siedemnaście razy ranny, zawsze wracał do zdrowia i lotniczych szeregów. W rok po niepowodzeniu Rene Foncka, w maju 1927 roku, postanowił z pilotem Coli przelecieć na samolocie „Biały Ptak" z Europy nad Atlantykiem do Nowego Jorku.

„Biały Ptak" wystartował z lotniska Le Bourget. Nigdy nie doleciał do Nowego Jorku. I nikt dotychczas nie wie, w którym miejscu nad Atlantykiem zdarzyła się tragedia.



Wyżej: „Mirage-III C" w momencie kołowania na start w bazie Dijon. Niżej: Pomnik patrona bazy lotniczej — Guynemera. Zdjęcia autora



HOL

Foto: Jan Michalski

AEROKLUBY

WROCŁAW

W dniach od 7 maja do 4 czerwca 1967 r. odbyły się we Wrocławiu V Szybowcowe Mistrzostwa Wrocławia, organizowane w soboty i dni świąteczne.

W dniu 7 maja rozegrano I konkurencję: przelot po trasie trójkąta 112 km Wrocław — Lubiąż — Koszyce — Wrocław. Konkurencję ukończyło z punktowaną prędkością 11 zawodników. Wygrał Marian Łuszpiński — 57,44 km/h, przed Stanisławem Pasternakiem — 47,3 km/h.

W dniu 27 maja próbowano rozegrać II konkurencję prędkościowy przelot docelowo-powrotny 170 km Wrocław — Leszno — Wrocław. Z uwagi na silny czołowy wiatr przekraczający 40 km/h jedynie Bolesław Kochanowski, startujący na „Zefirze", zdołał osiągnąć punkt zwrotny Leszno i odległość 110 km. Zgodnie z regulaminem V SMW konkurencję uznano za nierozegraną.

W dniu 28 maja rozegrano II konkurencje: przelot po trasie trójkąta 166 km Wrocław — Ryczeń — Milicz — Wrocław. Ukończyło konkurencję z punktowaną prędkością 6 zawodników. Zwyciężył Stanisław Błasiak z prędkością — 46,8 km/h, przed Marianem Łuszpińskim — 37,5 km/h.

W dniu 4 czerwca rozegrano III konkurencję: prędkościowy przelot docelowo-powrotny 326 km Wrocław — Rudniki — Wrocław, zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie. Konkurencję wygrali ex aequo Marian Łuszpiński — 313 km i Stan. Pasternak — 310 km (punktowana odległość 307) przed Stanisławem Witkiem — 297 km. Wszyscy zawodnicy przelecieli około 80 proc. trasy.

Ogólne wyniki V SMW: 1. Marian Łuszpiński — 2 702 pkt; 2. Leszek Waligóra — 2 142 pkt; 3. Stanisław Pasternak — 1 869 pkt.

Ogółem przeleciano 6 785 km i zdobyto 57 254 punkty w memoriale Bitnera.

*

W dniach od 1 do 14 czerwca 1967 r. rozegrano we Wrocławiu III Wrocławskie Eliminacyjne Zawody Szybowcowe. W dniu 1 czerwca rozegrano I konkurencję: przelot po trasie trójkąta 267 km Wrocław — Ostrów — Leszno — Wrocław. W konkurencji tej zwyciężył Andrzej Skolski — 73,49 km/h, przed Januszem Gogałą — 57,21 km/h.

W dniu 3 czerwca rozegrano II konkurencję: przelot docelowo-powrotny 170 km Wrocław — Leszno — Wrocław. Zwyciężył Janusz Gogała — 65,4 km/h.

W dniu 14 czerwca rozegrano III konkurencję, prędkościowy przelot docelowo-powrotny 170 km Wrocław — Leszno — Wrocław. W konkurencji tej zwyciężył ponownie Janusz Gogała — 52,3 km/h.

Ostateczna klasyfikacja po trzech konkurencjach: 1. Janusz Gogała — 2 780 pkt; 2. Stanisław Witek — 1 933 pkt; 3. Roman Kocemba — 1 800 pkt

Ogółem przeleciano 4 315 km, zdobywając 27 499 punktów w memoriale Ryszarda Bitnera.

W dniu 24 czerwca 1967 r. w Klubie Dziennikarza odbyło się uroczyste zakończenie V SMW i III WEZS. Podsumowania zawodów dokonał kierownik sportowy zawodów instr. pilot Andrzej Sokolski. Nagrody wręczył zawodnikom prezes Aeroklubu Wrocławskiego — Julian Buczak.

*

W dniu 6 czerwca trzech pilotów Aeroklubu Wrocławskiego wykonało przeloty warunkowe do diamentowych odznak szybowcowych: **Janusz Gogała** — przelot docelowy Malczyce — Hrubieszów długości 523 km (4 184 pkt); **Achil Rudnik** — Środa Śląska — Batiatyczy (ZSRR) — 547 km (3 759 pkt.); **Jan Baran** — Środa Śląska — Gródek Jagielloński długości 525 km (3 584 pkt.).

Do dnia 15 czerwca 1967 r. w Aeroklubie Wrocławskim przeleciano ogółem 16 750 km (11 tys. km po trasach zamkniętych) i zdobyto 115 tys. punktów w memoriale Ryszarda Bitnera.

Na szczególną uwagę zasługują osiągnięcia młodego wrocławskiego pilota Janusza Gogały, który w obecnym sezonie zdobył dla Aeroklubu Wrocławskiego 20 tys. punktów w CZS o memoriał Bitnera.

Należy podkreślić, iż dobre wyniki osiągnięte przez wrocławskich pilotów są w dużej mierze zasługą kierownictwa oraz kadry instruktorskiej.

Urszula Kandziora

DO i OD REDAKTORA

ZAPOMNIANA ODZNAKA

Szanowny Panie Redaktorze!

Piloci i nawigatorzy lotnictwa wojskowego od blisko pół wieku noszą odznakę, która jest symbolem uskrzydlonego człowieka. Ta piękna odznaka w postaci stylizowanego orła z wieńcem laurowym trzymanym w dziobie, noszona na stalowym lub granatowym mundurze marynarki wojennej, jest dzisiaj dobrzę znana niemal wszystkim. Czy jednak wszyscy wiedzą, że obok popularnie znanej „gapy" używana była inna odznaka świadcząca o tych samych kwalifikacjach jej posiadaczy? Była to odznaka pilota i nawigatora lotnictwa marynarki wojennej. Nie ma ona tak pięknej i bogatej tradycji jak „gapa" i dotychczas była zupełnie prawie nieznana.

Dokładną datę wprowadzenia tych odznak do lotnictwa morskiego trudno dziś ustalić. Prawdopodobnie zostały one wprowadzone w latach 1932—1933, kiedy dowódcą Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku był kmdr ppor. pil. Trzaska-Durski. Nie wiadomo kto je projektował i jakie były kryteria wymagane do ich uzyskania. Nosili je piloci i nawigatorzy lotnictwa morskiego, a także piloci eskadry lotniczej przy Flotylli Rzecznej w Pińsku. W roku 1934 kilku pilotów M.D.L. otrzymało odznakę pilota morskiego pierwszej klasy. Między innymi przyznano ją z dniem 1 lutego 1934 r. seniorowi lotnictwa morskiego Henrykowi Wiechcińskiemu rozkazem z dnia 14 września 1934 r.

Odznaka pilota lotnictwa morskiego wykonana była z oksydowanej stali w postaci stojącej kotwicy ze stylizowanymi skrzydłami, na które nałożone były poziomo trzy miecze z każdej strony, różnej wielkości. Odznaki były dwojakiego rodzaju, pierwszej i drugiej klasy. Odznaka pilota morskiego pierwszej klasy miała na kotwicy złoty wianuszek wawrzynowy, drugiej klasy — bez wianuszka.

Odznaka nawigatora lotnictwa morskiego wykonana była również z oksydowanej stali i miała kształt identyczny jak odznaka pilota. Jedynie pod kotwicą unieszczone były 4 złote błyskawice. Również dzieliła się na dwie klasy. Pierwszej klasy — ze złotym wianuszkiem wawrzynowym na kotwicy, drugiej klasy — bez wianuszka.

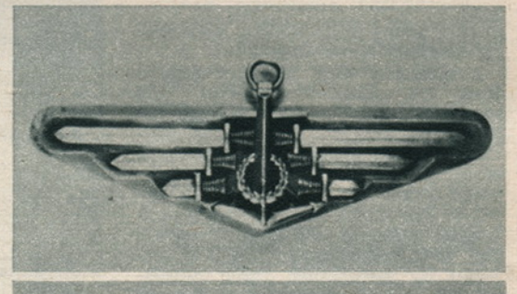
Odznaki noszone były na lewej piersi, przykręcone nakrętką. Ponieważ odznaka była lekko wygięta, pod wewnętrzną stronę munduru zakładana była blaszana podkładka o obrysie odznaki lecz nieco większych rozmiarów, co powodowało, że odznaka po przykręceniu przylegała do materiału na całej powierzchni.

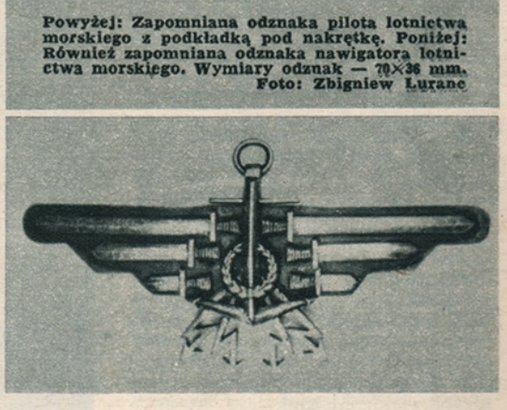
Po wojnie, w roku 1948 lub 49, kmdr por. Szczepaniuk, ówczesny szef lotnictwa morskiego, wszczął starania o wprowadzenie tych odznak do lotnictwa morskiego. Sprawa ich wprowadzenia została zatwierdzona, lecz nie doczekała się praktycznego wprowadzenia w życie.

Szkoda, że tylko tyle mogę napisać na ten temat. Może Czytelnicy coś dorzucą.

Przesyłem najlepsze pozdrowienia.

Zbigniew Luranc





Powyżej: Zapomniana odznaka pilota lotnictwa morskiego z podkładką pod nakrętkę. Poniżej: Również zapomniana odznaka nawigatora lotnictwa morskiego. Wymiary odznak — 70×36 mm.
Foto: Zbigniew Łuranc

Zbieramy znaczki

CZECHOSŁOWACJA. Wydano tu serię złożoną z 6 znaczków, poświęconą badaniu Kosmosu. Znaczki przedstawiają kolejno: za 30 h — badanie Słońca za pomocą satelitów; za 40 h — statek kosmiczny „Gemini" i rakietę „Agena"; za 60 h — człowieka na Księżycu; za 1 Kcs — badanie planet systemu słonecznego; za 1.20 Kcs — satelity Księżyca „Łuna" i „Orbiter" i za 1,60 Kcs — projekt stacji na Księżycu. Znaczki wykonano w kompozycji dwóch kolorów, o wymiarze obrazka 30×49 mm. Całą serię przedstawia nasza reprodukcja.

★

KOLUMBIA. Wydano tu 4 znaczki dla poczty lotniczej. Znaczki te o wartościach nominalnych 20, 50, 80 c i 2.80 p przedstawiają różne typy samolotów.

★

KRLD. Ukazała się tu seria złożona z 4 znaczków o wartościach 2, 5, 10, 40 jun. Seria ta nosi nazwę „Samoloty w służbie gospodarki" i przedstawia różne rodzaje samolotów.

★

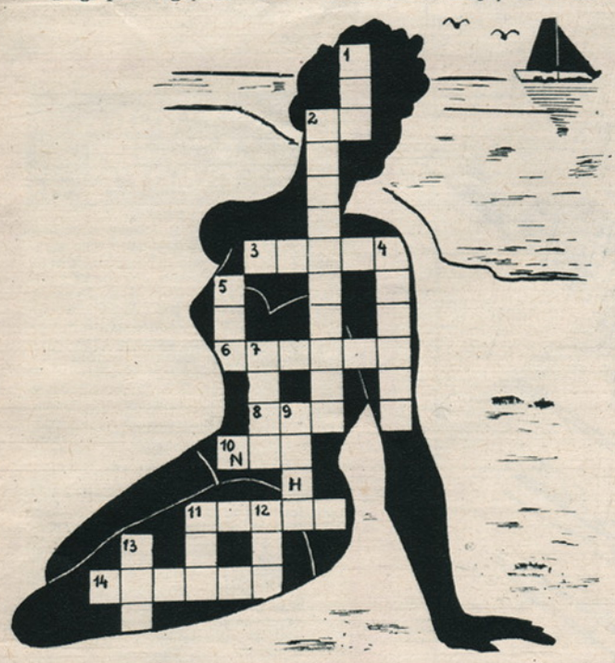
MONGOLIA. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 8 znaczków, obrazujących „Rakiety kosmiczne". Znaczki przedstawiają kolejno: za 5 m — „Wostok-2"; za 10 m — „Proton-1"; za 15 m — „Telstar-1"; za 20 m — „Molnia-1"; za 30 m — „Syncom-3"; za 60 m — „Łuna-9"; za 80 m — „Łuna-12" i za 1 t — „Mariner-4".

★

WYBRZEŻE KOŚCI SŁONIOWEJ. Wydano tu 1 znaczek lotniczy o wartości nominalnej 500 fr, przedstawiający budynek linii lotniczej „Air Afrique".

BOGUSŁAW KUROWSKI

KRZYŻÓWKA



PIONOWO: 2 — inicjały autora książki „Trzecie pokolenie"; 3 — drąg strażacki; 6 — stoi na czele zarządu aeroklubu; 8 — przebieg sprawy; 10 — drugi pod względem wielkości amerykański koncern, zajmujący się budową samolotów, założony w 1928 roku (główne fabryki w Columbus oraz Dawny) — skrót; 11 — mieszkaniec kraju, do którego należą linie lotnicze „TAROM"; 14 — przekrój poprzeczny skrzydła.

PIONOWO: 1 — czechosłowackie linie lotnicze; 2 — autor książek: „Na podbój nieba", oraz „Skrzydła naszej młodości"; 4 — miasto, w którym znajdowało się Centrum Wyszkolenia Lotniczego; 5 — Polska Agencja Prasowa; 7 — złośliwe określenie myśliwca I-16, nadane mu przez pilotów lotnictwa generała Franco podczas walk w Hiszpanii lub część należności; 9 — wyspa archipelagu Hawajów, na której znajduje się amerykańska baza wojenna Pearl Harbour; 11 — skrót nazwy brytyjskich sił powietrznych lotnictwa wojskowego; 12 — radziecki konstruktor śmigłowców o światowej sławie; 13 — fizyczna jednostka pracy.

Opracował: **EDWARD ZYTKA**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 13.VIII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych, lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka".

POCZTA LOTNICZA

„ŁAWOCZKIN"

Grzegorz Lublińczyk z Katowic prosi o podanie danych samolotu radzieckiego z okresu drugiej wojny światowej Ła-5.

Konstruktorem samolotów z serii „Ła" był nieżyjący już inżynier S. Ławoczkin. Ła-5 (i Ła-5FN) był to jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji mieszanej. Kadłub i skrzydła drewniane. Napędy mieszane. Skrzydła zaopatrzone w automatyczne skrzela i klapy. Mechanizm napędu klap dwustopniowy. Podwozie klasyczne, wciągane w skrzydła. Kółko ogonowe wciągane w locie. Samolot Ła-5 napędzany był 14-cylindrowym gwiazdowym silnikiem M-82A o mocy 1 600 KM, natomiast Ła-5FN — silnikiem ASz-82FN o mocy 1 650 KM. Uzbrojenie Ła-5FN stanowiły: dwa działka SZWAK kal. 20 mm oraz bomby lub rakiety o łącznym ciężarze 150 kG.

Dane techniczne Ła-5FN: rozpiętość — 9,8 m, wysokość — 2,54 m, długość — 8,5 m, powierzchnia nośna — 17,5 m kw., ciężar własny — 2 800 kG, ciężar w locie — 3 360 kG, prędkość na wysokości 5 000 m — 622 km/h, prędkość maksymalna — 647 km/h, prędkość lądowania — 155 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 18,5 s, pułap — 11 000 m, zasięg — 650 km.

MIĘŚNIOLOT

Jan Kowalski — Gdańsk. Na życzenie podajemy niektóre dane angielskiego mięśniolotu HMAC „Puffin".

Mięśniolot „Puffin" jest konstrukcji drewnianej, przy szerokim zastosowaniu balsy. Pokrycie skrzydeł przy pomocy sklejki i płótna. Elementy usterzenia i kadłuba pokryte są cienką folią z tworzywa sztucznego. Płat ma w wewnętrznej części specjalny 12% profil Wartmanna, a na końcach zmodyfikowany 12% profil NACA-6412. Wznios skrzydeł — 5,25 stopni, skręcenie aerodynamiczne 2 stopnie. Kabina pilota z elementami pedałowego napędu umieszczona w dziobie kadłuba. Napęd przenoszony przy pomocy wałka na śmigło o średnicy 2,7 m, umieszczone na końcu kadłuba, za usterzeniem. Podwozie składa się z koła typu rowerowego pod środkiem ciężkości i małego kółka pod stateczniki pionowym.

Dane techniczne: rozpiętość — 25,6 m, długość — 6,1 m, wydłużenie — 21,4, powierzchnia nośna — 30,6 m kw., powierzchnia przekroju kadłuba — 0,86 m kw. Ciężar własny — 50 kG, ciężar całkowity — 113,5 kG, obciążenie powierzchni — 3,7 kG/m kw. Prędkość startu — 29 km/h, prędkość przelotowa — 33 km/h, moc do lotu poziomego — (z wpływem ziemi) — 0,36 KM, minimalne opadanie w locie bez napędu — 0,283 m/s przy prędkości 30,8 km/h, maksymalna doskonałość — 31,2 (bez wpływu ziemi), 41,4 (z wpływem ziemi), maksymalna obliczeniowa prędkość lotu w spokojnym powietrzu — 40 km/h.

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

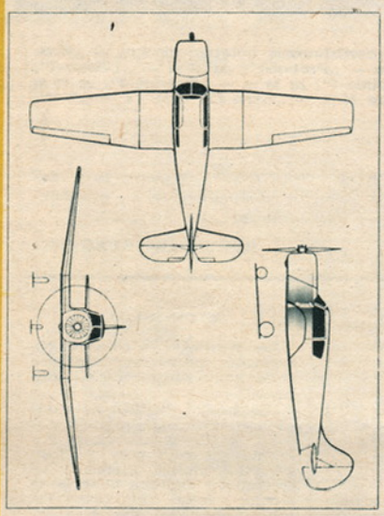
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6112 T-52

RAKIETA PO ŚWIECIE

SAMOLOT TURYSTYCZNY JAK-18T

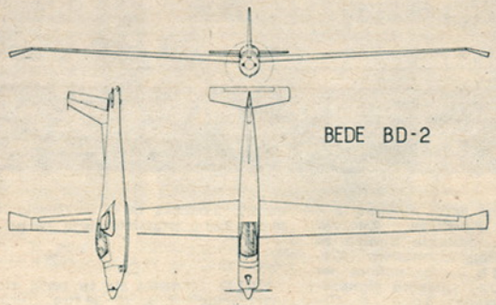
Pokazany po raz pierwszy na tegorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu radziecki samolot 4-miejscowy Jak-18T, to najnowsza wersja znanego również u nas samolotu sportowego Jak-18. Wygodna kabina z bocznymi drzwiami. Wiele elementów konstrukcyjnych przejęto z samolotu akrobacyjnego Jak-18PM. Dwuster. Silnik 9-cylindrowy AI-14RF o mocy 300 KM. Samolot Jak-18T może służyć również jako: szkolny, łącznikowy, pocztowy, towarowy (250 kG) i sanitarny.

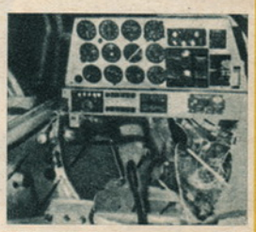
Rozpiętość — 11,16 m, długość — 8,354 m, wysokość — 2,74 m, pow. nośna — 18,8 m², wydłużenie — 6,6. Ciężar własny — 1 150 kG, ciężar użyteczny — 470 kG, ciężar całkowity — 1 620 kG, obciążenie pow. — 86 kG/m², obciążenie mocy — 5,4 kG/KM. Prędkość max. — 300 km/h, przelotowa — 250 km/h, lądowania — 100 km/h, zasięg — 750 km, rozbieg i dobieg — 250 m.



Wyżej: Motoszybowiec BD-2 na starcie. Niżej: Sylwetka motoszybowca, jego tablica pokładowa oraz konstruktor J. Bede.

46 000 KILOMETRÓW NA MOTOSZYBOWCU ?





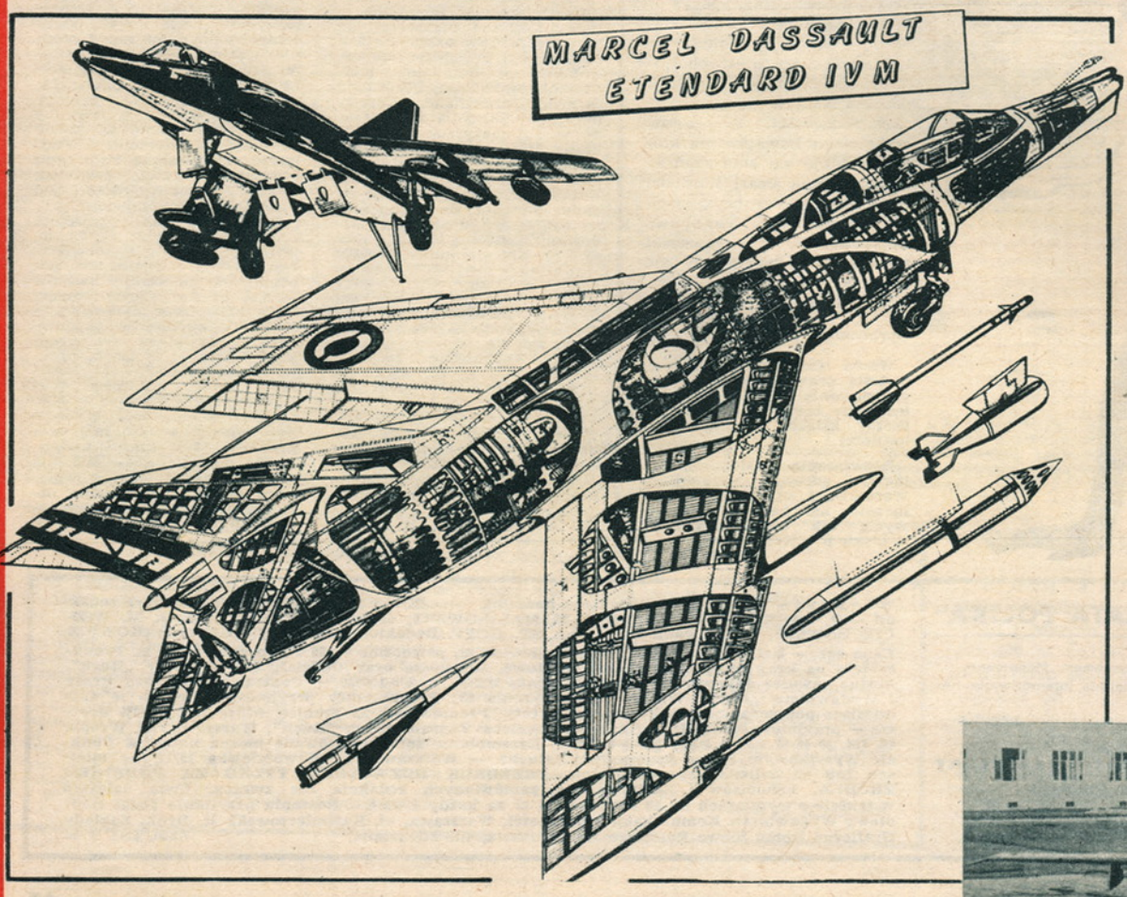
Konstruktor znanych samolotów turystycznych BEDE, inż. James Bede z USA, opracowuje motoszybowiec BD-2 przeznaczony do lotów rekordowych na odległość. Jest to 2-miejscowy wyczynowy szybowiec metalowy Schweizer 2-32 z silnikiem tłokowym (Continental IO-360C) o mocy 225 KM przy starcie i dławionej do wielkości ekonomicznej 30 KM do przelotu na wysokości 6 000 m. Dwa integralne zbiorniki paliwa w skrzydłach, z wykładziną z tworzywa sztucznego oraz dwa zbiorniki w kadłubie w okolicy środka ciężkości motoszybowca. Łączna pojemność zbiorników — 2 150 l. Ma to wystarczyć na 170 h pracy silnika. Szczególną uwagę zwraca się na opracowanie aerodynamiczne płatowca.

J. Bede ma zamiar prowadzić maszynę w ciągu 30% czasu lotu, przez pozostały okres stery przejmie pilot automatyczny Bendix M-4C sprzężony z busolą G-4. Łączność i bezpieczeństwo lotu zapewnią 2 radiostacje UKF (360-kanałowe) oraz radiostacja nawigacyjna i radar. Zapas tlenu ma wystarczyć na 8 h lotu dziennie (aparatura ze statku kosmicznego „Mercury"). Aparatura sygnałowo-ratownicza. Przelicznik oraz system ostrzegawczy przy zmianach wysokości lotu.

BD-2 nie ma podwozia. Startuje z odrzucanego wózka, a ląduje na płozie z amortyzatorem sprężystym (stalowym) przy użyciu spadochronu. Rozbieg przy pełnym obciążeniu ma wynosić 1 500 m.

W ubiegłym roku makieta motoszybowca BD-2 przechodziła przez 33 h badania w tunelu aerodynamicznym uniwersytetu w Ohio. 12. III. 1967 r. motoszybowiec (zbudowany w małych zakładach Javelin Aircraft w Wichita przy współpracy licznych konstruktorów-amatorów), został oblatany. J. Bede ma zamiar wykonać na BD-2 lot bez lądowania dookoła świata, lecąc na wysokościach od 3 000 do 6 500 m.

Rozpiętość — 19,2 m, długość — 8,4 m, pow. nośna — 17,84 m², wydłużenie — 20,7, profil płata: NACA 63-3-618 (u nasady), NACA 24012A (na końcach), NACA 64-4-221 (ugiętych końcówek). Ciężar własny — 780 kG, ciężar całkowity — 2 260 kG. Prędkość max. — 312 km/h. Zasięg max. — 45 900 km.



SAMOLOT — GWIAZDA FILMOWA

W ciekawym filmie francuskim „Niebo nad głową", który wszedł niedawno na ekrany naszych kin, czołową rolę „grają" odrzutowe samoloty pokładowe MD „Etendard-IVM". Zamieszczony obok przekrój perspektywiczny pokazuje konstrukcję tego samolotu.

„Etendard-IVM", to jednomiejscowy myśliwiec przechwytujący i szturmowiec marynarki. Prototyp został oblatany 21.V.1958 r. Zbudowano 69 maszyn tego typu. „Etendard-IVM" weszły do służby w styczniu 1962 r., a ich produkcję zakończono w 1964 r. Silnik „Atar-8" o ciągu 4 400 kG.

Rozpiętość — 9,6 m (po złożeniu skrzydeł — 7,8 m), długość — 14,4 m, pow. nośna — 29,0 m². Ciężar własny — 6 200 kG, całkowity max. — 10 275 kG. Prędkość max. (11 000 m) — M = 1,02, lądowania — 220 km/h, wznoszenie — 6 000 m/min, pułap — 15 000 m, zasięg — 600 do 3 000 km, rozbieg — 700 m, dobieg — 800 m (500 m z użyciem spadochronu ogonowego).

Uzbrojenie — 2 działka 30 mm oraz 1 360 kG bomb lub rakiet.

LOT
NOWINY
POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT”
NR 67 • SIERPIEŃ 1967

ROSNĄCE WYMAGANIA

DAWNO już na łamach prasy nie pisano tak wiele o pracy naszego przedsiębiorstwa — jak obecnie. Poddawane są publicznej ocenie rozkłady połączeń, poziom obsługi pasażerów w ruchu krajowym i zagranicznym. Pojawiają się także propozycje uruchomienia nowych połączeń, o komunikację lotniczą domagają się miasta jeszcze jej pozbawione.

Wszystkie te uwagi czytamy z wielką uwagą, w miarę możności staramy się spełniać postulaty opinii publicznej, usuwać zauważone niedociągnięcia.

Najczęstszym tematem jest problematyka działalności i dalszego rozwoju linii krajowych. Oto Poznań domaga się bezpośredniego połączenia z Gdańskiem, Wrocław chce mieć linię do Krakowa i Szczecina, Bydgoszcz twierdzi, że jest pokrzywdzona, bo nie ma komunikacji lotniczej, nawet Rzeszów, który dopiero w tym sezonie letnim otrzymał linię do Gdańska — domaga się zastąpienia samolotów typu Il-14 większymi i szybszymi turbośmigłowymi An-24.

Apetyt rośnie w miarę jedzenia. To prawda. Aby się o tym przekonać, zajrzeliśmy do rozkładu lotów krajowych sprzed zaledwie siedmiu lat. Oto w roku 1960 przedstawiał się on następująco: z Warszawy do Gdańska, Poznania, Szczecina i Rzeszowa po jednym połączeniu dziennie, do Krakowa i Wrocławia po dwa. Loty wyłącznie tłokowymi samolotami Li-2. Po prostu wierzyć się nie chce, że było tak mało połączeń i to tak niedawno. Dziś dysponujemy bogato rozbudowaną siecią linii krajowych. Poza Warszawą prym wiedzie Gdańsk, który posiada bezpośrednie połączenia z Wrocławiem, Krakowem, Katowicami, Warszawą i Rzeszowem. Drugie miejsce zajmuje Kraków (choć ciągle jeszcze niezadowolony), mający linię do Warszawy, Gdańska, Koszalina, Poznania i Szczecina, a także ostatnio do Kopenhagi. Wrocław i Gdańsk posiadają po pięć połączeń dziennie do Warszawy, Kraków cztery, natomiast Koszalin, Rzeszów, Katowice i Poznań mają po dwa rejsy do stolicy dziennie. A jeszcze przed siedmiu laty...

Oczywista — staramy się i będziemy się starać, aby zarówno układ sieci, jak i częstotliwość lotów odpowiadały w miarę możności postulatom społeczeństwa. Nie wszystko jednak od nas zależy. Jest to sprawa sprzętu latającego (mamy go obecnie mniej niż w roku ubiegłym i to przy znacznie zwiększonych zadaniach), oświetlenia lotnisk, aby można było z nich korzystać również po zachodzie słońca itp. Problemów jest wiele, nie wszystkie łatwe do rozwiązania. Dotychczasowy rozwój naszego przedsiębiorstwa pozwala jednak mieć pewność, że trudności usuwane będą w miarę szybko, a nowe połączenia usprawnią obsługę krajowych pasażerów.

POWRÓT Z ONZ

Z Nowego Jorku powrócił do Warszawy premier Józef Cyrankiewicz, przewodniczący delegacji polskiej na nadzwyczajną sesję Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych, poświęconą problemom bliskowschodnim.

Na trasie z Paryża do Warszawy premier Cyrankiewicz skorzystał z rejsowego samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT.

(Dalsze zdjęcia na str. 2)

1967 – MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI
TURYSTYKA – PASZPORTEM POKOJU

UDANE PÓŁROCZE REKORDOWY CZERWIEC

POLSKIE Linie Lotnicze LOT wykonały z nadwyżką zadania pierwszego półrocza br. W stosunku do analogicznego okresu 1966 roku praca przewozowa LOT wzrosła o 33,1 procent. Szczególnie wysoki wzrost przewozów zanotowano na liniach krajowych — o 74,9 procent, a na liniach zagranicznych o 21,7 procent.

Bardzo pomyślny był dla LOT czerwiec br. Ogółem przewieziono w tym miesiącu 76 700 pasażerów, przekraczając plan o 11 procent i osiągając wzrost w stosunku do czerwca ub. r. o 37,2 procent. W ruchu zagranicznym przewieźliśmy natomiast 26 300 osób.

Ogólna praca przewozowa LOT w tonokilometrach wyniosła w czerwcu br. blisko 5,5 mln tkm, co stanowi przekroczenie planu o 11,1 procent i wzrost w stosunku do czerwca ub. r. o 23,2 procent.

WAKACYJNE PODRÓŻE

W okresie wakacyjnym znaczną część podróżnych na liniach krajowych i zagranicznych LOTu stanowią dzieci. Wraz z rodzicami lub opiekunami, a czasami nawet same udają się na letni wypoczynek w góry lub nad morze. Podróż samolotem jest dla nich nie tylko szybka i wygodna, ale również bardzo atrakcyjna. Personel naziemny i latający LOTu stara się, aby jak najbardziej uprzyjemnić naszym małym pasażerom lotniczą podróż. Czasami trzeba odpowiedzieć na wiele pytań, wytłumaczyć co znaczą złote paski na lotniczych mundurach i dlaczego samolot chowa w powietrzu koła. Mamy jednak satysfakcję, gdy dzieci i ich opiekunowie opuszczają pokład samolotu z uśmiechem zadowolenia.

UWAGA URLOPOWICZE

W związku ze zwiększonym ruchem pasażerskim z Warszawy na Wybrzeże, PLL LOT wprowadziły w lipcu i sierpniu rejsy dodatkowe.

Podajemy aktualne połączenia. W dniach 16 i 17 sierpnia z Warszawy do Gdańska — godz. 4.00, do Szczecina — 4.30, do Koszalina — 4.50.

W dniach 15 i 16 sierpnia do Warszawy z Gdańska — godz. 18.35, ze Szczecina — 20.30, z Koszalina — 20.55.

Na wymienione powyżej rejsy biura LOTu rezerwują miejsca już na 14 dni wcześniej.

W dniu 27 sierpnia z Warszawy do Gdańska — godz. 12.10, z Gdańska do Warszawy — 10.05.

6, 13, 20 i 27 sierpnia odlot z Warszawy do Gdańska — 16.10, z Gdańska do Warszawy — 14.05.

POWRÓT Z ONZ

Krótkie chwile oczekiwania na odlot polskiego samolotu z paryskiego lotniska Le Bourget. Premier Cyrankiewicz w rozmowie z reprezentantem PLL LOT na Francję — Tomaszem Warskim.

Pasażerowie proszeni są do samolotu. Drugi od prawej — ambasador PRL we Francji — Jan Druto.

Pożegnanie. Pierwszy z prawej kapitan statku powietrznego Stanisław Kiszka, który poprowadzi Ila-18 do Warszawy.

Premier Józef Cyrankiewicz udaje się na pokład samolotu PLL LOT.

Warszawa, lotnisko Okęcie. Wylądował samolot PLL LOT z Paryża. Premiera Józefa Cyrankiewicza witali — Władysław Gomułka, Stefan Jędrychowski, Zenon Kliszko, Eugeniusz Szyr, Franciszek Waniołka, Piotr Jaroszewicz, Stefan Ignar, Zenon Nowak oraz ministrowie. Zdjęcie z prawej: Z Nowego Jorku powrócił także minister Spraw Zagranicznych Adam Rapacki. Na zdjęciu: min. Adam Rapacki w chwilę po opuszczeniu samolotu na lotnisku Okęcie. Z prawej wiceminister Spraw Zagranicznych — Józef Winiewicz.

5 000 000 KILOMETRÓW

JEST siódmy dzień lipca, lotnisko Okęcie, godzina 15.40. Ląduje samolot Polskich Linii Lotniczych LOT z Kairu, Aten i Wiednia. Jego dowódca, kapitan statku powietrznego Ryszard Dąbrowski ukazuje się na trapie. Witają go oklaski, a potem kwiaty, uściski, gratulacje, życzenia dalszych sukcesów w pracy. Wśród zebranych na płycie lotniska są przedstawiciele dyrekcji PLL LOT, koledzy piloci, stewardessy, najbliższa rodzina, reprezentanci wszystkich służb Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu, dziennikarze z prasy, radia, telewizji i Polskiej Kroniki Filmowej.

Uroczystość to bowiem nie byle jaka. Kapitan Ryszard Dąbrowski jako pierwszy pilot PLL LOT osiągnął 5 milionów kilometrów, spędzonych za sterami samolotów pasażerskich naszego przedsiębiorstwa.

W chwilę później rozmawiamy z Jubilatem. Z lotnictwem zetknął się po raz pierwszy przed trzydziestu laty. W roku 1936 ukończył kurs szybowcowy w Ustianowej, a następnie wojskową szkołę pilotażu dla małoletnich w Krośnie. W roku 1939 latał już na bombowcach typu „Karaś".

Zaraz po wojnie kapitan Dąbrowski rozpoczął pracę w PLL LOT. Razem z innymi rozpoczynał od uprzątania gruzów i odbudowy lotniska na Okęciu. Po przeszkoleniu mianowany został w marcu 1946 roku kapitanem statku powietrznego. A potem latał na różnych typach samolotów, eksploatowanych przez LOT — zawsze jako dowódca. Od 15 lat jest instruktorem, a od 1960 roku lata jako kapitan na samolotach turbośmigłowych typu Il-18.

Na osiągnięcie pierwszego miliona przelatanych kilometrów złożyło się osiem lat pracy, na drugi — już tylko cztery. Kapitan Dąbrowski również jako pierwszy w PLL LOT osiągnął cztery miliony kilometrów. Piąty milion przeleciał w ciągu dwóch lat i dwóch miesięcy. LOT posiada bowiem coraz szybsze samoloty — łatwiej więc o zaliczanie przelatanych kilometrów.

Pięć milionów kilometrów to ponad 14 tysięcy godzin spędzonych w powietrzu, to 125 razy dookoła ziemi. W locie z Kairu do Warszawy w dniu 7 lipca br. kapitan Dąbrowski przekroczył 6 tysięcy kilometrów, zaliczonych do nowego, szóstego już miliona.

W czasie tradycyjnej lampki wina w sali kominkowej na Okęciu dyrektor PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński wręczył kapitanowi Ryszardowi Dąbrowskiemu dyplom pamiątkowy i upominek. Odczytane zostało także pismo gratulacyjne ZBoWiD-u, którego kpt. Dąbrowski jest członkiem.

W godzinach wieczornych kapitan Ryszard Dąbrowski wraz z małżonką i dziećmi, w obecności dyrektora PLL LOT inż. Jana Zwierzyńskiego oraz dyrektora eksploatacyjnego LOT-u Kazimierza Wierzbickiego, przyjęty został przez Ministra Komunikacji Piotra Lewińskiego, który złożył 5-krotnemu milionerowi powietrznemu LOTu serdeczne gratulacje.

Prasa, radio i telewizja zamieściły obszerne wywiady z kapitanem Ryszardem Dąbrowskim.

Gratulacje od dyrektora PLL LOT — inż. Jana Zwierzyńskiego i od dzieci — Gabrieli i Jacka.

POWITANIE W SPLICIE

Z okazji otwarcia nowej linii LOTu z Warszawy na jugosłowiańskie wybrzeże Adriatyku odbyło się w porcie lotniczym Split spotkanie przedstawicieli dyrekcji lotniska oraz PLL LOT, przy udziale konsula PRL w Jugosławii — Alojzego Walaszka.

Połączenie lotnicze do Splitu upraszcza i przyspiesza dotarcie do Dubrownika, na słynną Riwierę Makarską oraz na wyspy adriatyckie. Dodajmy, że lot z Warszawy trwa tylko 160 minut.

Na zdjęciu: od prawej konsul PRL w Jugosławii — Alojzy Walaszek, reprezentant PLL LOT w Belgradzie — Bogdan Wołowicz oraz naczelny inżynier portu lotniczego w Splicie.

Powitanie na ziemi irlandzkiej. Od lewej: Donald F. Downing z „AER LINGUS", dyrektor eksploatacyjny PLL LOT Kazimierz Wierzbicki, kapitan Tadeusz Hendzel oraz reprezentant PLL LOT w Anglii — Zbigniew Dąbkowski. Zdjęcie u góry.

Dla pasażerów pierwszego rejsu z Shannon do Warszawy tradycyjne kwiaty od PLL LOT. Zdjęcie u góry po prawej.

Amerykańscy turyści z Bostonu tuż przed odlotem do Warszawy. Zdjęcie po prawej.

Witamy w Warszawie na lotnisku. Zdjęcie u dołu.

Załoga pierwszego rejsu, którym dowodził kapitan statku powietrznego — Tadeusz Hendzel. Zdjęcie u dołu po prawej.

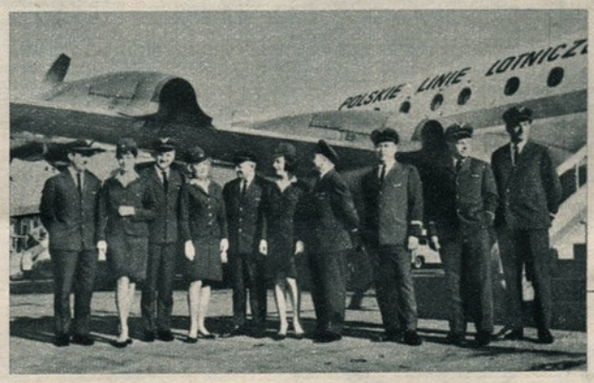
PIERWSZY LOT DO SHANNON

W DNIU 22 czerwca br. PLL LOT uruchomiły nowe połączenie na trasie z Warszawy do Shannon w Irlandii. Jest to więc już dwudziesty piąty port lotniczy, objęty siecią linii zagranicznych LOT.

Rejsy pasażerskie odbywają się raz w tygodniu, w każdy czwartek samolotami turbośmigłowymi typu Ił-18, zabierającymi 87 lub 97 osób. Start z Warszawy o godz. 6.40, przylot do Shannon — 10.40, odlot — 12.20, przylot do Warszawy — 16.20. Podróż trwa więc cztery godziny.

Nowe połączenie Warszawa — Shannon — Warszawa jest najdłuższą europejską linią LOT. Stwarza ono dogodne warunki podróży dla pasażerów udających się do Polski zza Atlantyku, a także dalej na wschód lub południe Europy.

Z pierwszego rejsu Shannon — Warszawa skorzystało 78 turystów z Amerykańskiego Towarzystwa Wychowawczego w Bostonie. Podróż przez Atlantyk odbyli oni na pokładzie samolotu irlandzkiego towarzystwa lotniczego „Aer Lingus", by w Shannon przesiąść się do polskiego Ił-18. Dodajmy, że wygodnym i szybkim połączeniem LOT pomiędzy Irlandią i Polską zainteresowały się liczne towarzystwa i agencje turystyczne Stanów Zjednoczonych.



AN-24 W LONDYNIE

W dniu przylotu do Londynu pierwszego samolotu typu An-24, należącego do PLL LOT, nasza londyńska placówka zorganizowała spotkanie z dziennikarzami prasy fachowej. W koktejlu, który odbył się na pokładzie polskiego samolotu An-24, wzięło udział 35 osób, w tym przedstawiciele takich pism specjalistycznych — jak np. „Travel Gazette", „Travel World", „Aeroplane", „Freight News", „Ports and Terminals", „Freight Management" i „Interline News". Prasę krajową reprezentowali — red. Z. Bonieckí z PAP i red. A. Kornacki z „Expressu Wieczornego". Spotkanie upłynęło w przyjemnej atmosferze, a goście LOTu wyrazili wiele słów uznania dla oglądanego po raz pierwszy na londyńskim lotnisku samolotu. Należy przy tym wyjaśnić, że nasz An-24 udał się nad Tamizę w rejsie specjalnym.

Polski An-24 na londyńskim lotnisku i spotkanie z angielską prasą na pokładzie polskiego samolotu An-24.

KRAKÓW ● GDAŃSK ● KOPENHAGA

LOTNISKA w Krakowie i Gdańsku awansowały ostatnio do roli portów międzynarodowej komunikacji lotniczej. Oto w niedzielę, 2 lipca br., PLL LOT wprowadziły jeszcze jedno krajowo-zagraniczne połączenie. Jest to linia z Krakowa przez Gdańsk do Kopenhagi, obsługiwana przez samoloty turbośmigłowe typu An-24, zabierające po 44 pasażerów.

Rejsy na nowo uruchomionej trasie odbywają się w każdą niedzielę według następującego rozkładu: odlot z Krakowa — 9.50, przylot do Gdańska — 11.20, odlot z Gdańska — 12.15, przylot do Kopenhagi — 14.05. W drodze powrotnej: odlot z Kopenhagi — 14.55, przylot do Gdańska — 16.45, odlot z Gdańska — 17.35, przylot do Krakowa — 19.00.

Od 20 sierpnia do 29 października br. loty odbywać się będą według rozkładu: odlot z Krakowa — 7.30, przylot do Gdańska — 8.55, odlot z Gdańska — 9.45, przylot do Kopenhagi — 11.20. W drodze powrotnej: odlot z Kopenhagi — 12.30, przylot do Gdańska — 14.05, odlot z Gdańska — 15.00, przylot do Krakowa — 16.25.

Uruchomienie nowej linii LOT umożliwiło naszym krajowym pasażerom odbywanie podróży lotniczych także w niedzielę z Krakowa i z Warszawy do Gdańska oraz z powrotem. Linia Kraków — Gdańsk — Kopenhaga w pierwszym odcinku udostępniona jest bowiem dla pasażerów krajowych. Poza tym do 13 sierpnia br. istnieją inne niedzielne połączenia z Wybrzeżem. Odlot z Krakowa — 13.35, przylot do Gdańska — 15.00, odlot z Gdańska — 11.35, przylot do Krakowa 13.00. Odlot z Warszawy — 9.50, przylot do Gdańska — 11.00, odlot z Gdańska — 18.00, przylot do Warszawy 19.10.

W okresie od 20 sierpnia do 29 października br. odlot z Krakowa 13.00, przylot do Gdańska — 8.55, odlot z Gdańska — 9.20, przylot do Krakowa — 10.45. Odlot z Warszawy — 7.30, przylot do Gdańska — 8.40, odlot z Gdańska — 15.20, przylot do Warszawy — 16.30.

Nowe połączenie Kopenhagi z Gdańskiem i Krakowem wzbudziło duże zainteresowanie wśród skandynawskich turystów. Umożliwia ono bowiem organizowanie podróży okrężnych po Polsce ze zwiedzaniem najciekawszych miast naszego kraju. Dzięki dogodnej sieci połączeń krajowych LOT można np. zaplanować trasę: Kopenhaga, Gdańsk, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Kopenhaga. Inna wersja podróży: Kopenhaga, Gdańsk, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, lub też: Gdańsk, Rzeszów, Warszawa, Wrocław, Gdańsk. Możliwości jest wiele, wszystko zależy od zmysłu organizacyjnego turystów.

Z okazji nowego połączenia zagranicznego LOT Poczta Polska wydała specjalne datowniki okolicznościowe. Urzędy pocztowe w Warszawie, Gdańsku i Krakowie stemplowały w dniu 2 lipca br. wszystkie przesyłki.

LOTY NAD MIASTAMI

Jak już podawaliśmy, PLL LOT uruchomiły atrakcyjne loty propagandowe ponad miastami, które posiadają stałą komunikację lotniczą. Amatorów ujrzenia ziemi z lotu ptaka jest bardzo dużo. Oczywiście przeważają dzieci, dla których nawet kilkunastominutowy rejs ponad rodzinnym miastem jest wielką przygodą.

Z góry wszystko wygląda inaczej — domy i samochody jak zabawki, widać nawet oddalone dzielnice miasta. Uśmiech na twarzach świadczy najlepiej, że lot ponad miastem przypadł do gustu nowym amatorom powietrznych podróży.

OD MTP DLA PLL LOT

W ROKU bieżącym Polskie Linie Lotnicze LOT już po raz dwudziesty piąty brały udział w Międzynarodowych Targach Poznańskich. Ponieważ tego rodzaju jubilatów było kilku, Dyrekcja MTP zaprosiła ich reprezentantów do Opery Poznańskiej im. St. Moniuszki na galowe przedstawienie. W czasie przerwy dyrektor Zarządu MTP mgr Z. Węgrzyk wręczył przedstawicielom instytucji oraz wystawcom specjalne dyplomy i upominki, upamiętniające jubileuszowy udział w tej wielkiej, międzynarodowej imprezie handlowej.

Uroczystość w Operze Poznańskiej. Trzeci od prawej — dyrektor handlowy PLL LOT inż. Robert Słaby z jubileuszowym upominkiem dla LOTu.

ZWIEDZANIE OKĘCIA

WYCIECZKI turystyczne do Centralnego Portu Lotniczego na warszawskim Okęciu weszły już na stałe do programu zwiedzania stolicy. Działa tu bowiem urok dalekich podróży, ciekawi wszystko — i obracająca się antena radaru, i samoloty i mundury pilotów.

Ostatnio gościliśmy na lotnisku Okęcie 57-osobową grupę uczniów z Ośrodka Szkolno-Wychowawczego im. Ludowego Lotnictwa Polskiego w Warszawie pod kierunkiem pedagogów — Urszuli i Bogdana Boruckich. Nasi goście otrzymali prospekty i plakaty LOT-u, którymi ozdobiona ma być świetlica. Wycieczkę oprowadzali przedstawiciele LOTu — Mieczysław Szmidt z Działu Akwizycji oraz Tadeusz Szumilewicz z Działu Szkolenia.

Po zwiedzeniu samolotów An-24 i Il-18 uczniowie pozowali naszemu fotoreporterowi do pamiątkowego zdjęcia.

ROZMOWY NA LOTNISKU

PAŃSTWO Anna i Gustaw Stampfli ze Szwajcarii przebywali w Warszawie przez tydzień. W czasie pożegnania na lotnisku Okęcie byli bardzo wzruszeni.

— W ciągu tych siedmiu dni przeżyliśmy tak wiele. Po prostu trudno nam w kilku słowach wyrazić swoje zadowolenie z pobytu w Polsce, a zwłaszcza w Warszawie. Nie jesteśmy już młodzi i wydawało nam się, że nic w życiu nie zdoła nas zaskoczyć — a jednak! Nie spodziewaliśmy się tak wielkiej w waszym kraju serdeczności, gościnności i zwykłej ludzkiej życzliwości.

Przyjazd do Polski był dla nas wielką niespodzianką. Zaczęło się po prostu od tego, że mąż poszedł do kiosku po gazetę „Blick", która ma największy nakład w Szwajcarii. Przeczytaliśmy zaproszenie do konkursu, zorganizowanego przez Film Polski i Polskie Linie Lotnicze LOT. Wypełniliśmy kupon i posłaliśmy. Nawet nam przez myśl nie przeszło, że się uda. Po ośmiu dniach, gdy kupon został powtórnie zamieszczony — wysłaliśmy raz jeszcze. I oto nagle wiadomość — wylosowaliśmy drugą nagrodę — lot do Polski i tygodniowy pobyt w waszym kraju. Pierwszą — był piękny skarabeusz (konkurs dotyczył bowiem polskiego filmu „Faraon", który wszedł właśnie na szwajcarskie ekrany), wysadzany diamentami. Trzecią — wycieczka nad Morze Śródziemne, czwartą — dwa dni w Nicei. Dziś możemy powiedzieć z przekonaniem, że nasza nagroda była naprawdę wspaniała.

Po paru dniach nadeszły ze szwajcarskiej placówki LOT-u bilety do Warszawy. Zaczęliśmy szykować się do podróży. Ustaliliśmy termin odlotu z Zurychu i żegnani przez przyjaciół pojechaliśmy. Przedstawiciel LOT-u powitał nas bardzo serdecznie, otrzymaliśmy barwne prospekty, dowiedzieliśmy się, że na konkurs nadeszło ogółem 18 tysięcy prawidłowych odpowiedzi. Świadczy to najlepiej o popularności waszego kraju w Szwajcarii.

Podobnie było na lotnisku. Stewardessa wręczyła nam kwiaty i życzliwie opiekowała się nami w czasie lotu. Dużą atrakcją było zaproszenie do kabiny pilotów.

A potem Warszawa i co krok to nowe odkrycia, interesujący ludzie, serdeczna i szczera gościnność. Najbardziej nam się spodobała panorama Warszawy z drugiego brzegu Wisły. Wierzyć się nie chce, że to wszystko prawdziwe. Pokazywano nam też zdjęcia stolicy tuż po wojnie. Trudno uwierzyć, że w ciągu zaledwie dwudziestu lat miasto nie tylko wróciło do życia, ale stało się nowoczesne i piękne.

Cieszymy się z pobytu w Polsce. Dziękujemy LOT-owi za przyjemną podróż i upominki. Mamy co opowiadać wśród naszych szwajcarskich przyjaciół. Będziemy ich zachęcać, by odwiedzali Polskę.

I na zakończenie jeszcze jedno. Oto naszą uwagę zwrócił szczególny stosunek Polaków do ludzi starszych. Jest w nim i szacunek i uprzejmość a także pewnego rodzaju opiekuńczość. Zawsze ustępowano nam miejsca w tramwajach i autobusach. Podobnie było na lotnisku i w czasie podróży. Raz jeszcze dziękujemy i mówimy — do zobaczenia — jeśli nie osobiście, to za pośrednictwem naszych przyjaciół, których na pewno namówimy: lećcie LOT-em do Polski.

NA KURACJĘ DO POLSKI

Samolotem specjalnym LOTu przybyła ze Sztokholmu do Gdańska grupa szwedzkich kuracjuszek, które udały się następnie do sanatorium w Kołobrzegu. Z podróży na pokładzie polskiego samolotu były bardzo zadowolone, chwaliły także troskliwą opiekę ze strony naszych stewardess.

Zdjęcia w numerze: Zygmunt Jóźwiak, Marian Kobrzyński, CAF, Archiwum LOTu.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 32 (839) z dnia 6 sierpnia 1967 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".